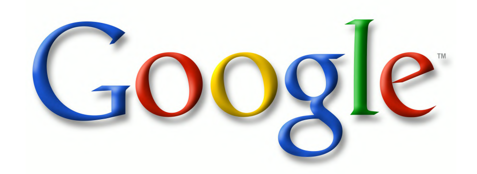
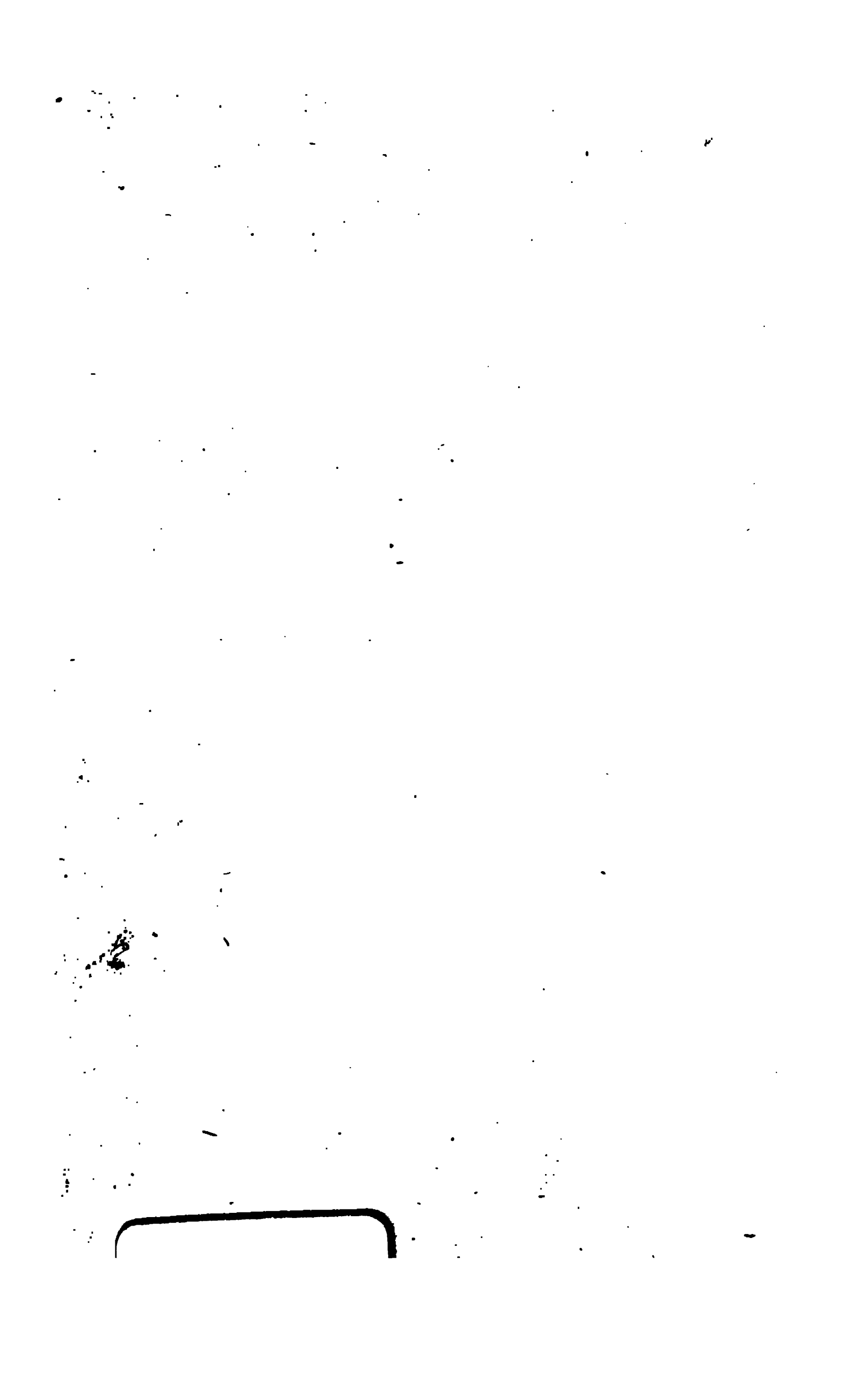






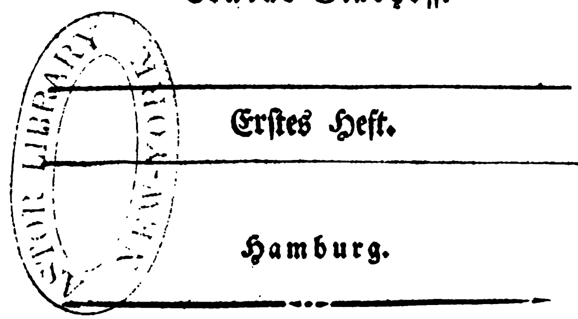
Glasho

S

~~110.6.~~

Sammlung
einiger
bey der Schiffahrt
und dem
Assecuranz-Geschäfte
vorkommenden Fälle,
durch Fleiß und aus der Erfahrung
zusammengetragen

von
Conrad Glashoff.



Erstes Heft.

Hamburg.

Gedruckt von Joh. Pet. Treder. 1792.

Vorbericht.

Die heut zu Tage eingeführte Methode: die Produkte seines Geistes oder des Witzes, sie mögen nun zum Nutzen oder zum Vergnügen abzwecken sollen, unter allgemeinen Rubriken vor's Licht und ins Publikum zu bringen, hat auch mich bewogen, diesen Weg einzuschlagen, um diese meine durch Nachdenken und Erfahrung gesammelten Vorfälle und Grundsätze, möglichst gemeinnützig zu machen, und in's Licht zu stellen. Da ich aber, wie bekannt, weder Gelehrter noch Schriftsteller bin, so darf ich mit desto mehrerem Zutrauen von einem vernünftigem Publiko, und von einsichtsvollen, und in dieser Sache

erfahrnen Männern, deren Beurtheilung ich diese Blätter unterwerfe, eine gütige Nachsicht der etwanigen Unvollständigkeit und eingeschlichenen Fehler meiner Sammlung, hoffen, und erwarten.

Ich habe bey meinem seit 30 Jahren in der Kaiserl. freyen Reichsstadt Hamburg geführten Gewerbe, und durch den täglichen Umgang mit Schifffahrts- und Assecuranzgeschäften, mir manche und verschiedene, in der Erfahrung begründete Kenntnisse, in dieser Wissenschaft zu sammeln, Gelegenheit gehabt; auch habe ich mich bemüht, diesen Zweck auf meinen Reisen, besonders bey meinem Aufenthalte in Amsterdam, London und Copenhagen, nicht zu verfehlen, und ihn zu meinem vorzüglichsten Augenmerke gemacht.

Obgleich wir nun freylich eben keinen Mangel sowenig an positiven See-Rechten, als an vielen gelehrten, die Schifffahrt und Assecuranz-Wissenschaft betreffenden Schriften haben; so äußerten dennoch einige meiner Freunde den Wunsch und das

Verlangen gegen mich: meine gesammelten Erfahrungen durch den Druck öffentlich bekannt gemacht zu sehen, um sie bey ähnlichen vorkommenden Fällen benutzen zu können.

Die Erfahrung zeigt jedem Sachverständigen, daß bey der Schiffahrt und den Assecuranzsachen täglich neue Vorfälle sich eräugen und vorkommen. Besonders bey Strandung eines Schiffes, wie auch, wenn ein Schiffscapitain, wegen einer großen Haverey, genöthigt ist in einen fremden Haven einzulaufen, alda löschen, zimmern lassen, und wieder einladen muß. Ferner, wenn ein Schiff, nahe an einem Seestrande, von einem hartem Sturme überfallen wird, und der Schiffscapitain, um Schiff und Ladung von dem gänzlichen Untergange zu retten, sehr stark seegelt und hart praget, so daß dadurch große Haverey an Schiff und Ladung entstehet. Da nun von diesen Vorfällen die vorhandenen See-Rechte und Assecuranzordnungen sehr dunkel und nicht deutlich genug handeln, auch nicht ge-

nau bestimmen: wie ein solcher Schade auseinander zu setzen sey; so entstehen dadurch oft sehr viele weitläuftige Processe und unangenehme Vorfälle und Zwistigkeiten.

Ich werde mich daher bemühen, alle diese Fälle in ein helles Licht zu stellen, wie auch die Verhältnisse, welche in dieser Hinsicht zwischen den Assecuradeurs und den Versicherten obwalten, deutlich zu erklären und auseinander zu setzen. Ich verspreche mir zugleich: daß diese meine Arbeit gegenwärtig von großem Nutzen seyn könne; zumal da die neu eingeführte Bedingung: „frey von Beschädigung, ausser im Strandungsfalle und Avery grosse“ verschiedene Streitsachen und Verwirrungen hervorbringt.

Ich werde alle Quartal einige Abhandlungen in dieser Materie durch den Druck bekannt machen, und ersuche anbey sowohl die Herren Kaufleute, als die Herren Assecuradeurs, ganz gehorsamst: mir, bey meiner nächsten und den folgenden Lieferungen, gefälligst anzuzeigen: wann ich in dem einen oder dem andern Stücke gefehlt

haben

haben sollte, und mir Ihre etwanige Erinnerungen und Zusätze gütigst mitzutheilen. Ich werde solches mit dem größten Danke annehmen, und möglichst zu benutzen suchen. Ich kann aber nicht umhin, hier nebenher öffentlich anzuzeigen, wie ich bey meinen gesammelten Erfahrungen, ungemein vieles dem hiesigen, sehr einsichtsvollen und erfahrnen Kaufmanne, Herrn Georg Heinrich Sieveking, dessen große und gründliche Kenntnisse in der Handlungswissenschaft, wie Seine herablassende Güte und Leutseligkeit allgemein bekannt sind, zu verdanken habe.

Ich werde bey meinen abzuhandelnden Fällen, alle Partheylichkeit bey Seite sezzen, und die neuen und besondern Vorfälle bey der Schiffahrt und dem Assecuranzgeschäfte, welche mir bey meiner bisherigen Praxi vorgekommen, und wie dieselben zulezt entschieden sind, erzählen, auch alle dahin gehörige Fragen, welche mir von großen auswärtigen Handelsstädten eingesandt worden, samt deren Beantwortung, hieselbst mittheilen und bekannt machen.

Ich hoffe nun in dem Vorhergehenden und diesem ganzen Vorberichte, dem geehrten Publiko den Inhalt und den Endzweck meiner folgenden Abhandlungen, hinlänglich und genugsam auseinandergesetzt und dargethan zu haben, und schmeichele mir, daß der größte Theil meiner geehrten Leser den von mir eingeschlagenen Weg einer Quartalschrift, bey den täglich vorkommenden Fällen, für den zweckgemäßesten und passendsten halten, und billigen werde. — Von der mehr oder minder gütigen Aufnahme, und von dem größerm oder geringerm Beyfalle eines geehrten Publici wird es nun abhängen: ob ich meine Absicht und meinen vorgesetzten Endzweck erreichen, oder mein Vorhaben, aus Mangel an Beyfall und Unterstützung, aufgeben werde.

der Verfasser.

Aus-

Auszug eines Briefes aus St. Petersburg.

P. P.

Im vorigen Jahre hatte ich eine Ladung Korn von hier nach Amsterdam zu senden; das Schiff nahm einen Theil der Ladung hier in St. Petersburg ein, und seegelte den 12ten Sept. nach Cronstadt. Den 16ten Sept. wurde der Rest der Ladung dem Schiffer mit einem Leichter-Schiffe nachgesandt. Am 19ten Sept. gieng die Post von Petersburg nach Hamburg ab, und ich gab die Ordre an meinen Freund in Hamburg: 4000 Mk. Bco assecuriren zu lassen. Den 21sten Sept. kam allhier die Nachricht: daß das Schiff bey'm Ausseegeln von Cronstadt, den 18ten Sept. auf der Schwedischen Küste, gestrandet, und gänzlich verlohren gegangen sey. Ich meldete meinem Freunde in Hamburg diese Nachricht, und verlangte meine Bezahlung, erhielt aber zur Antwort:

Ich

"Ich habe dem Assecuradeur die Schiffs-
"Verklahrung gegeben, woraus erhellet: daß
"das Schiff bereits 8 Tage vorher von St.
"Petersburg abgegangen, und sogar schon
"den vorigen Tag verunglückt gewesen, wie
"die Ordre der Assecurance von St. Petersburg
"gegeben ist; mithin ist der Assecuradeur,
"vermöge der

Assecuranz-Ordnung Tit. IV. Art. 12.

"nicht schuldig zu bezahlen, und will sich
"des Schadens gar nicht annehmen" u. s. w.
Wollten Sie wohl so gütig seyn, mir Ihre
Meinung hierüber, ob ich Recht oder Unrecht
habe, und ob der Assecuradeur schuldig sey,
zu bezahlen, oder nicht, schriftlich mitzu-
theilen? ꝛc.

Ich beantwortete dieses Schreiben folgen-
dermaßen:

Um die Frage gesetzmäßig und gründlich zu
beantworten, muß ich Ihnen erst den Art.
12. Tit. IV. der Assecuranz-Ordnung hier
anführen, und zum Grunde legen. Derselbe
lautet aber wie folget:

"Ein

"Ein jeder kann sich zu aller Zeit, wann "und wie es ihm gefällig ist, versichern "lassen. Er ist aber gehalten, seine von "dem Schiffe habende Nachricht, dem "Assecuradeur getreulich zu eröffnen, und "in der Polize anzuzeigen: ob, und wie "lange das Schiff von dem Orte, wo es "seine Ladung eingenommen, bereits ab- "gegangen, oder ob noch daselbst, oder "an welchem Orte sonst, es liege. Ge- "schiehet in der Polize keine Erwehnung "davon, so wird es so genommen: daß, "zufolge der jüngsten Nachricht, und "Wissenschaft, die der Assecurirte zur "Zeit der Versicherung, davon gehabt, "und erhalten, oder wenigstens haben "können, das Schiff noch wirklich an "dem Orte der Ladung gelegen.

"Wäre aber das Schiff der Zeit be- "reits abgegangen, oder schon über die "gewöhnliche Zeit unterweges, und der- "jenige, der versichern läßt, hätte darum "gewußt, und solches nicht angezeigt, so "ist die Assecuranz von keinen Würden,

der

"der Assecuradeur aber die volle Prä-
"mie zu behalten befugt.

Hieraus erhellet nun, daß der Versicherte schuldig sey, bey Aufgabe der Assecurance anzuzeigen:

"Ob, und wie lange, das Schiff von dem
"Orte, wo es seine Ladung eingenommen,
"abgegangen sey.

Geschiehet solches nicht, so wird es so genommen, als wenn das Schiff noch wirklich an dem Orte der Ladung gelegen. Mithin belieben Sie gefälligst zu bemerken: daß es hier hauptsächlich darauf ankömmt, was der Gesetzgeber, unter dem Orte der Ladung, verstanden hat, und was man darunter verstehen kann.

Meiner Meinung nach aber, kann unter dem Orte der Ladung eines Schiffes, nicht allein der wirkliche Ort, die Stadt, und der Hafen, sondern auch das ganze Revier, wo, und bis das Schiff seine völlige Ladung eingenommen hat, verstanden werden; und daß der Gesetzgeber es so verstanden habe, beweißt der Schluß des Gesetzes:

"Wäre

"Wäre aber das Schiff bereits abgegangen, "oder schon über die gewöhnliche Zeit un- "terweges, rc.

ganz deutlich. Dies will nemlich so viel sagen:

Wäre aber das Schiff zu der Zeit, wie die Assecuranz aufgegeben, bereits von dem äusserstem Theile des Reviers abgegangen, und wirklich schon unterweges, in der See, auf der Reise begriffen, und der Versicherte hätte solches gewußt, und dem Assecuradeur nicht angezeigt; so soll, im Fall ein Schade entsteht, die Assecuranz von keinem Werthe seyn. rc.

Daß diese meine Auslegung gegründet sey, beweise ich auch durch folgendes:

Man versteht z. B. bekanntlich, unter dem Orte der Ladung zu Hamburg, auch die anliegende Reviere, Neumühlen, Wittenbergen, Twielenfleth rc.

Zu Amsterdam das ganze Revier bis Texel.

Zu Stettin bis nach Schwienemünde.

Zu Nantes bis Coronne, Painbeuf.

Zu Bourdeaux bis Pley rc. und so an ver-

 schiedenen

schiedenen Orten mehr. Mithin muß und kann zu St. Petersburg, unter dem Orte der Ladung: das Revier bis Cronstadt mit verstanden werden, und haben Sie also hierin nicht wider die Gesetze gehandelt; jedoch kann der Assecuradeur von Ihnen verlangen, Sich durch einen Eid zu reinigen: daß Sie zu der Zeit, da Sie die Assecuranz aufgegeben, nicht gewußt haben, daß das Schiff wirklich von Cronstadt, als **dem Orte der Ladung**, ab, und in See gegangen, vielweniger, daß es verunglückt sey, denn es ist, wie bekannt, das Revier von St. Petersburg, nur ohngefehr 2 Meilen lang.

vid. Tit. V. Art. 9. der Assecuranz-Ordnung.

"Ist ein Schiff zur Zeit, da die Assecuranz "geschiehet, bereits abgegangen, oder ver"loren, und kann der Assecurirte allenfals "eidlich erhärten: daß er von dem Schaden "und Verluste des Schiffes, zu der Zeit, "da er die Versicherung thun lassen, oder "solche zu thun befohlen, nicht gewußt; "so hat die Assecuranz, wann sie eher ge"schlossen worden, als der Assecurirte Nach"richt von dem Schaden erhalten, oder,

"falls

"falls derselbe ausserhalb Landes sich befindet, "ehe solche Nachricht von ihm hingeschrieben, und allhier kund werden können, an "beyden Seiten ihre Richtigkeit, und müssen "die Assecuradeurs den Schaden, ihrer Verpflichtung gemäß, bezahlen.,,

Wenn Sie demnach Ihre Forderung, durch die angeführten Gründe, und durch das eidliche Document, legitimiret haben; so bin ich der Meinung: daß Sie Ihren Proceß, bey dem hiesigen Admiralitäts-Gerichte nicht verlieren können, zumal, da Sie Sich auf unsere Gerichte sicher verlassen, und die strengste Unpartheilichkeit und Gerechtigkeit von denselben versprechen und erwarten können.

Bey alle dem aber, will ich Ihnen doch rathen, daß, falls Sie durch Ihren Freund, vermöge eines Vergleichs, von dem Assecuradeur gleich 80 pCt. baares Geld erhalten können, Sie wohl thun werden, solches anzunehmen. Sollte aber der Assecuradeur diesen Vergleich ausschlagen; so müssen Sie denselben, bey dem hiesigen Admiralitäts-Gerichte, gehörigermaßen belangen lassen ꝛc.

Ich kann nicht umhin, dem geneigten Leser hier zugleich als eine Thatsache bekannt zu machen: daß nach Verlauf von 6 Monaten, der Kaufmann in St. Petersburg, von dem Assecuradeur hieselbst, durch einen Vergleich, wirklich 75 pCt. erhalten habe.

Auszug eines Briefes aus Riga.

Ich habe im vorigen Jahre für meine Rechnung in Hamburg zwey Schiffsladungen bey mit Salz, von ~~Petersburg~~ nach Riga bestimmt, versichern lassen. Mein Commißionair in Hamburg ließ sich gefallen, daß man in der Polize die Bedingung gemacht hat: daß der Assecuradeur von der Beschädigung frey seyn solle, ausgenommen im Strandungsfalle, und Avery-grosse.

Die eine Ladung nun, ist allhier in Riga beschädigt angekommen, wobey über die Hälfte des Capitals verloren gegangen. Der andere

Schiffer



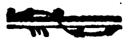
Schiffer aber, ist mit der Ladung in Norwegen eingelaufen, und hat dieselbe alda verkauft, wobey 84 pCt. von dem Capital verloren giengen.

Ich sende Ihnen hierbey die Abschriften von den beyden Schiffsverklarungen, um Sie mit den unglücklichen Vorfällen noch näher bekannt zu machen. Da nun die Assecuradeurs gar nichts von dem an dem Salze erlittenen Schaden bezahlen wollten; so bin ich mit denselben deshalb in einen Proceß gerathen. Einer meiner guten Freunde hat mir den Rath gegeben: Ihnen diesen Vorfall zu berichten, Ihre Meinung darüber zu hören, und Ihrem Rathe zu folgen.

Es ergehet demnach mein Ersuchen an Sie, mir gefälligst Ihre Meinung hierüber zu eröffnen rc.

Ich ertheilte hierauf nachstehende Antwort:

"Den Ersatz des Verlustes und der Beschädigung, derjenigen Ladung Salz, welche bey Ihnen in Riga angekommen ist, können Sie von dem Assecuradeur nicht fordern, denn die mir zugeschickte Schiffs-Verklarung, woraus Sie Ihren Schaden beweisen müssen,



"enthält keinen Vorfall in sich, der ausserordentlich wäre. Freilich ist das Schiff auf der Reise von einem starkem Sturme überfallen, und dabey etwas leck geworden; allein beständig in offener See. Das Schiff ist auch auf der Reise in keinen fremden Noth-Hafen eingelaufen, sondern hat mit der Ladung seinen bestimmten Löschplatz erreicht."

"Da sich nun der Assecuradeur in der Police vorbehalten hat, **frey von der Beschädigung des Salzes zu seyn, ausgenommen in Strandungsfalle, und** Avarie-grosse, und das Schiff seinen bestimmten Löschplatz erreicht, auch keine Avarie-grosse gemacht hat; so sind keine Fälle eingetreten, derentwegen Sie gesetzmäßig eine Schadensersetzung vom Assecuradeur verlangen könnten."

"Dahingegen können Sie mit Recht und gesetzmäßig den Schaden von dem Assecuradeur, wegen der andern Schiffs-Ladung Salz verlangen. Man wird Ihnen freilich Einwendungen genug hiegegen machen, auch hat der Assecuradeur, dem erstem Anscheine nach, einiges Recht vor sich; denn derselbe

wird

wird z. B. einwenden: die Clausel: **frey von Beschädigung, außer im Strandungsfalle und** Avarie-grosse, bestimme ja ausdrücklich, daß er von aller Beschädigung, welche nicht durch Strandung verursacht worden, frey seyn solle."

"Um aber hier den rechten Gesichtspunct zu treffen; so lassen Sie demselben gefälligst, durch Ihren Anwald, folgendermaßen antworten":

"In der Police hat der Assecuradeur sich aber auch verbindlich gemacht: dem Versicherten von St. Hubes bis nach Riga, für alle bedachte und unbedachte Fälle einzustehen, auch ist darin ausgemacht, daß die Ladung nicht anders als in Riga gelöscht werden solle. Im Fall das Schiff aber Riga nicht erreicht, und unterweges Avarie-grosse macht; so unterwirft sich der Assecuradeur den Gesetzen der Assecuranz- und Avarie-Ordnung der Stadt Hamburg 2c."

„Da nun die gedruckten Clauseln sowohl als die geschriebenen, den Gesetzen und Usançen unterworfen sind; so will ich die



Schiffsverklarung, woraus der Schade bewiesen werden muß, mit den Artikeln der Gesetze, und mit der Police vergleichen. Der Inhalt der Schiffsverklarung, war kurz zusammengezogen, dieser":

"Das Schiff sey dicht und hecht, gut "kalfatert, im Sept. von St. Hubes, mit "einer Ladung Salz, nach Riga bestimmt, "abgesegelt. Auf der Reise, bis durch "den Canal hätten sie einigemal Sturm "mit Seestürzungen gehabt, wobey das "Schiff etwas leck geworden. Im An- "fange des Octob. wären sie in der Nordsee "von einem sehr heftigen Sturme über- "fallen, wobey sie sehr hart pragen "müssen, um das Schiff und die Ladung "nicht auf den Flämischen Banken zu "verlieren, wodurch ihre Seegel viel ge- "litten, und verschiedene zerrissen wären, "auch das Schiff sehr leck, und der hin- "tere Stäben loos geworden. Am andern "Tage hätte sich der Sturm etwas gelegt, "das Schiff wäre aber beständig leck "geblieben; und um nicht zu sinken, hät-

ten

"ten sie beständig pumpen müssen, wobei "sehr viel Salz weggepumpt wäre. Um "Schiff und Guth, auch Leib und Leben "zu retten, wären sie in Norwegen ein- "gelaufen, (und fügten noch hinzu) daß "aller Schade, an dem Schiffe und der "Ladung, durch das harte Pragen und "Abhalten von den Flämischen Bänken, "entstanden sey. Nachdem die Ladung "gelöscht, wäre das Schiff untüchtig be- "funden worden, die Reise weiter fortzu- "setzen." rc.

Aus allem diesen erhellet ganz deutlich:

I. "Daß der Schiffer Avarie-grosse gemacht habe. Da nun, wie bekannt, unter Avarie-grosse alle diejenigen Kosten, welche ein Schiffer in der Zeit der Noth anwendet, um das Schiff, gemeinschaftlich verbunden mit der Ladung, von dem Untergange zu retten, wie auch alle der Schade, welcher an dem Schiffe und der Ladung, bey sobewand- ten Umständen entsteht, verstanden wird; so haben Sie, zufolge Ihrer Police, ein Recht: den Schaden, welchen Ihr Salz, in der



"der Zeit der Noth erlitten, von demjenigen gemeinschaftlichem Guthe, was dadurch gerettet ist, zu fordern."

vid. Hamb. Assecuranz-Ordn. Tit. XXI. Art. 7.

"Zu der grossen oder extraordinairen
"Haverey, sonst auch commune und
"Avarie-grosse genannt, werden gerechnet,
"überhaupt alle ausserordentliche, zur
"Rett- und Erhaltung des Schiffs und
"Guths, angewandte Unkosten; und
"solcher entstandener Schade, welcher
"über Schiff, Guth, und Frachten,
"vertheilet wird." ꝛc.

In der Schiffsverklarung steht nun ganz deutlich:

"daß aller Schade an dem Schiffe und der
"Ladung durch das harte Pragen entstanden
"sey;"

mithin kann man Ihnen diese Forderung nicht streitig machen.

II. Sagt die Verklarung:

"das Schiff sey beständig leck geblieben;
"um nicht zu sinken, hätten sie beständig

"pum-

"pumpen müssen, wobey sehr viel Salz in
"die See gepumpt wäre."

"Dieser Verlust an dem Salze, ist wieder Avarie-grosse, denn das gemeinschaftliche Gut, und Leib und Leben ist dadurch gerettet, mithin muß Ihr Assecuradeur, der auf das Salz gezeichnet hat, zufolge Ihrer Police, seinen Antheil bezahlen.

III. Sagt die Verklarung":

"Um den gänzlichen Untergang zu vermei-
"den, sey der Schiffer mit dem Schiffe
"in Norwegen eingelaufen, und der Rest
"von dem Salze allda verkauft worden."

"Auch dieser Verlust an dem Salze, welcher durch den Verkauf desselben in Norwegen entstanden, ist eine Avarie-particuliere, und muß ihn der Assecuradeur, der auf das Salz gezeichnet hat, bezahlen, weil die Gemeinschaft der Verbindung aufgehoben ist: denn das Schiff wurde ja von der Ladung getrennt, weil es die Ladung nicht nach den bestimmten Löschplatz, nemlich Riga, hinbringen konnte; mithin haben Sie zufolge Ihrer Police, ein gesetzmäßiges Recht, von Ihrem Assecuradeur, auch den Ersatz dieses Schadens zu fordern."

"Denn:

Denn es heißt in der Police und der Assecuranz-Ordnung:

"Ich verbinde mich dem Versicherten für alle "bedachte und unbedachte Fälle einzustehen, "bis das Schiff seine Ladung in Riga ge- "löscht hat. Falls aber das Schiff mit der "Ladung, Riga nicht erreicht u. Avarie-grosse "macht; so unterwerfe ich mich allem, wozu "die Gesetze der Hamburg. Asscuranz- "Ordnung mich verbinden."

"Ich halte es also für hinlänglich erwiesen, das Sie ein gesetzmäßiges Recht haben: den Ersatz Ihres Schadens zu fordern, obgleich das Schiff nicht gestrandet ist, und kann es daher nicht begreiffen, wie Sie darüber noch in einen Proceß gerathen können. Lassen Sie durch Ihren Correspondenten die Schiffsverklarung, und alle Haverey-Papiere aus Norwegen, an das hiesige Dispachen-Comtoir der Hochlöbl. Admiralität übergeben, und wenn die Havereypapiere aus Norwegen in guter Ordnung sind; so kann man daraus leicht eine Berechnung machen, wie viel von Ihrem Schaden an dem Salze, zur Avarie-grosse und wie viel zu der

Avarie-

Avarie-particuliere gehöre; mithin kann mit dem Assecuradeur kein anderer Streit entstehen, als etwa über die Procente, welche man Ihnen, wegen seiner particuliere Avarie, zur Last bringt."

"Wäre das Schiff in Norwegen wieder reparirt worden, und hätte einen Theil von Ihrer Ladung Salz, unbeschädigt, in Norwegen wieder eingeladen, und damit Riga, als seinen bestimmten Löschplatz, erreicht, auch auf der Reise, ohne Avarie-grosse zu machen, durch ordinaire Zufälle, Beschädigung an dem Salze erlitten; so wäre freilich diese Sache etwas verwirrter geworden. Allein da gegenwärtig, weder das Schiff, noch die Ladung, Riga, als den bestimmten Löschplatz erreicht hat; so bin ich, wie ich glaube, mit dem größtem Rechte der Meinung, daß Ihnen gesetzmäßig Ihr Schade an dem Salze, in Avarie-grosse, und Avarie-particuliere bezahlt werden müsse."

Auszug

Auszug eines Briefes aus Stettin, und eines aus Colberg.

P. P.

"Von hieraus sind in Hamburg, für "unsere Rechnung verschiedene Assecuranzen "gezeichnet worden, mit der neu einge"führten Bedingung: frey von Beschä"digung, außer in Strandungsfällen, "und Avarie-grosse. Da nun einige Schiffe "den Ort ihrer Bestimmung nicht erreicht "haben, andere, durch besondere Vorfälle, "die Waaren sehr stark beschädigt, ausla"den müssen, welches Sie aus beyliegenden "Documenten zu bemerken belieben; so "wünschten wir so bald als möglich, daß "Sie gefälligst uns Ihre Meinung, über "diese Vorfälle bekannt machten. ꝛc.

Ich antwortete folgerdermaßen;

Wenn ein Assecuradeur auf Waaren versichert, und in der darüber ausgefertigten Police, die Clausel: frey von Beschädigung, außer im Strandungsfälle, und Avarie-grosse, enthalten ist; so entstehet die Frage:

"In

"In welchen Fällen der Assecuradeur ge=
"setzmäßig verbunden sey, die Beschädi=
"gung der Waaren an den Versicherten
"zu bezahlen, wenn nemlich das Schiff
"nicht gestrandet ist, und Avarie-grosse
"gemacht hat?

Es ist bereits sehr deutlich in der ausgefer=
tigten Police gesagt, und enthalten: daß der
Assecuradeur von der Beschädigung der
Waaren nur frey seyn solle: auf einer
ordinairen Reise, z. B. von Hamburg nach
Marseille, woselbst die eingenommenen
Güter gelöscht werden sollen; gesetzt nun,
daß das Schiff diesen bestimmten Löschplatz
nicht erreicht, und wegen Avarie-grosse, in
einen fremden Hafen einlaufen muß; so hat
der Versicherte, nach dem Inhalt der Police,
ein gesetzmäßiges und vollkommnes Recht, die
Beschädigung der Waaren, und den Ersatz
des Verlustes, an dem wirklichen Werthe,
weil die Waaren nicht an dem Orte der Be=
stimmung gelöscht sind, von dem Assecuradeur
zu fordern, ob gleich die Clausel: frey von
Beschädigung, in der Police angeführt ist.

Denn:

Denn: wenn das Schiff mit seiner Ladung, den Ort der Bestimmung nicht erreicht, so ist ja ganz natürlich die ganze Lage der Reise verändert, alle Bedingungen sind aufgehoben, und treten alsdann die Gesetze der Hamburger Assecuranz-Ordnung in deren Stelle, welches der Versicherte sich, zufolge der Police, auch vorbehalten hat, wo es nemlich heißt:

"Von Hamburg nach Marseille, woselbst
"die Güther gelöscht werden sollen, und
"der Assecuradeur frey von Beschädigung
"seyn sollte, widrigenfalls aber: daß die
"Güther in Marseille nicht gelöscht wer-
"den, unterwirft sich der Assecuradeur, dem-
"jenigen, was die Gesetze der Hamburger
"Assceuranz-Ordnung hiewider verordnen.

Der Beweis hievon ist sehr einleuchtend, und sehr leicht zu führen. Denn:

I. sobald das Schiff seinen bestimmten Löschplatz nicht erreichen kann, und Avarie-grosse macht; so treten ja gerade die bestimmten, und zur Bedingung gemachten Umstände, unter welchen der Assecuradeur, dem Versicherten, für Avarie-grosse und alle daraus

ent-

entstandene Schäden zu haften, gesetzmäßig und vollkommen verpflichtet ist, ein. Man sehe darüber

Hamburgische Assecuranz-Ordnung Tit. V. Art. 5.

"Alles Schadens, der die Schiffe und Güter "durch Anhalten, oder durch Avarie-grosse, "von der Fortsetzung der Reise, lange "abgehalten, sollen die Versicherten, bey "ihren Assecuradeurs, sich zu erholen, "jederzeit berechtigt bleiben.

wie auch Tit. XXI. Art. 7. und 11.

"Wenn ein Schiffer Avarie-grosse macht; "soll der Assecuradeur alle in solchen "Fällen entstandene Schäden bezahlen.

Noch deutlicher erklärt diesen Vorfall,

Langenbeck Dr. Seite 399. § 42.

II. Ereignet sich oft der Fall, daß der Schiffer, bey gemachter Avarie-grosse, einen Noth-Hafen suchen muß, woselbst sein Schiff für untüchtig erklärt wird, die Reise weiter fortzusetzen, die Waaren also nicht an den Ort ihrer Bestimmung gelangen; ferner: daß die

Waa-

Waaren gewaltsamer Weise entladen, beraubt, und ruinirt werden, und zulezt wohl gar, als incurrente Waare, kaum für die Kosten, verkauft werden müssen; in allen diesen, und in allen ähnlichen Fällen, ist es sehr natürlich, und den Gesetzen gemäß: daß der Assecuradeur den Versicherten, von aller Beschädigung frey halten, und allen gehabten Verlust ersetzen muß, wie solches die in der Police inserirte Clausel, und die angeführten Artikel der Assecuranz-Ordnung, deutlich enthalten, und bestimmen: **weil die Waaren ihren bestimmten Löschplatz nicht erreicht haben.**

Was aber die zu erörternde Frage:

"In welchen Fällen ist der Assecuradeur
"denn frey von der Beschädigung?

anbetrift; so ist ausgemacht, und ohne allen Zweifel, daß, wenn z. B. ein Schiffer, welcher von hier nach Marseille bestimmt war, seine Reise gerades Weges, ohne Avarie-grosse zu machen, und ohne in einen andern Noth-Hafen einzulaufen, fortsetzet, wie auch, wenn die Güter auf der Reise, wegen gemach-

gemachter Avarie-grosse, nicht ein- und ausgeladen werden, sondern in sich selbst verderben, oder durch Seewasser, ganz, oder zum Theil, beschädiget, und nicht anders, als an dem Orte ihrer Bestimmung ausgeladen werden; alsdann der Assecuradeur von aller Beschädigung frey, und durchaus nicht verpflichtet sey, die Beschädigung der Waaren zu ersetzen.

Da nun aber die vorhandenen Gesetze, von diesem Falle sehr dunkel reden, auch die Clausel: frey von Beschädigung ꝛc. erst seit einigen Jahren, nachdem die Hamburgische Assecuranz-Ordnung längst revidirt worden, eingeführt ist; so ist der vorhergehende Grundsatz, folgendermaßen zu beweisen:

I. Durch die in der Police inserirte Clausel: Daß der Assecuradeur von der Beschädigung der Waaren frey seyn solle, auf der Reise von Hamburg nach Marseille, woselbst die Güter gelöscht werden sollten, außer im Strandungsfalle, und Avarie-grosse.

Wann

Wann nun das Schiff nicht strandet, und die Waaren in Marseille nicht gelöscht werden, sondern das Schiff, wegen Avarie-grosse, in einen fremden Hafen einlaufen, und alda ausladen, und zimmern muß; so ist ja ganz klar die inserirte Clausel in der Police aufgehoben, und so bestimmen die bereits angeführten Artikel der Assecuranz-Ordnung, ganz deutlich das Verhältniß, und die Rechte und Verbindlichkeiten, welche in dieser Hinsicht zwischen dem Assecuradeur, und dem Versicherten, obwalten; denn der Assecuradeur hat sich in der Police verbindlich gemacht: an die Stelle des Versicherten, so lange zu treten, bis die Waaren in Marseille gelöscht sind. Wäre dieses des Assecuradeurs wahre Meinung nicht gewesen; so hätte er noch eine Clausel in die Police inseriren müssen, nemlich:

Wenn auch das Schiff, wegen gemachter Avarie-grosse, seinen bestimmten Löschplatz nicht erreichen kann; so will ich, auch in diesem Falle, von allem daraus entstandenem Schaden frey seyn, obgleich, zufolge der Police, meine Verbindlichkeit bis Marseille geht.

Denn;

wenn das von Hamburg abgegangene Schiff, Marseille, als seinen Löschplatz erreicht, unterwegens nicht strandet, und keine Avary-grosse macht; alsdenn ist der Assecuradeur, zufolge der Clausel in der Police, nur frey von der Beschädigung der Waaren. In allen übrigen bedachten und unbedachten Fällen, vertritt der Assecuradeur die Stelle des Versicherten, und hat sich in der Police deutlich verpflichtet, **den Gesetzen der Assecuranz und Avarie-Ordnung zu folgen, wann das Schiff den bestimmten Löschplatz nicht erreicht.** Diese sagen ganz deutlich:

"Wenn ein Schiffer in Noth geräth, so, "daß er um von einem Strande oder Klippe "abzuhalten, hart seegeln, oder um den "gänzlichen Untergang zu vermeiden, in "einen fremden Noth-Hafen einlaufen muß; "so sollen die Assecuradeurs gehalten seyn, "**allen daraus entstandenen Schaden, an "dem Schiffe und der Ladung, zu bezah-"len,** nach Beschaffenheit der Umstände, "entweder in der Avarie-grosse, oder Avarie-

C par-



"particuliere, welches die Schiffsverklarung "entscheiden muß.

Die Ursache davon ist, weil durch die beschädigten Waaren, das ganze Capital von den Schiffe und dessen Ladung, wie auch das Leben der Menschen gerettet ist.

Vide Hamburger Assecuranz=Ordnung Tit. XXI. Art. 7.

"Zu der großen oder extraordinairen Havarie, "sonst auch commuue und Avarie-grosse "genannt, werden gerechnet überhaupt, alle "ausserordentliche zur Rettung und Erhal- "tung des Schiffes und Guts, angewandte "Unkosten, und in solchen Fällen entstandene "Schäden, welche über Schiff, Gut, und "Frachten vertheilet werden, und die der "Assecuradeur, wenn sie, nach Abzug der "Provision, über 3 Procent sich belauffen, "bezahlen muß.

II. Könnte aber der Assecuradeur, durch die Schiffsverklarung, ganz deutlich und hinlänglich beweisen: daß die Waaren bereits etwas Schaden gelitten hätten, ehe das Schiff in

einen fremden Hafen eingelauffen, und bevor es von dem leztem Sturme, wobey der Schiffer zur Rettung von Schiff und Ladung, sehr hart pragen müssen, und das Schiff sich ganz begeben hätte, und sehr leck geworden, überfallen wäre, welches jedoch dem Assecuradeur sehr schwer fallen würde zu beweisen; so müßte der Dispacheur, dem Assecuradeur, nach Beschaffenheit der Umstände, einige Procente vergüten. Ich will hier noch einige Thatsachen anführen, die noch zu näherer Einsicht der Sache, und zu mehrerem Beweise dienen werden.

Ein Schiff z. B. müßte des Eises halber zu Cuxhaven an den Strand holen, es läge aber so tief, daß ein Theil der Ladung gelöscht werden müßte; wenn nun die Waaren in dem Leichterschiffe beschädigt würden; so wird dem Versicherten jedesmal sein Schade ersezt, obgleich das Schiff nicht gestrandet ist, und in der Pollice die Clausel: frey von Beschädigung, außer im Strandungsfällen rc. eingeführt und enthalten wäre.

Noch deutlicher ist hier dieses Beyspiel:

 Eine

Eine Ladung Getraide wäre versichert mit der Clausel: frey von Beschädigung ꝛc. nun würde das Schiff, nahe an einem See-Strande, vom Sturme überfallen; um Schiff und Ladung zu retten, müßte der Schiffer sehr hart seegeln, und stark pragen, wodurch das Schiff so stark geschlenkert und gestampt würde, als wenn es auf den Grund gestoßen, (es soll aber den Grund nicht wirklich berührt haben) so, daß die Ladung sich begeben hätte, das Schott gesprungen, die Säcke geborsten, und die beyden Schiffspumpen durch das ausgefallene Getraide verstopft wären, das Schiff hätte sich gänzlich begeben, und wäre stark leck geworden, Kniee und Balken wären gebrochen, Schiffsplanken zersprungen, die Seegel zerrissen, die Winden und anderes lauffendes Tauwerk zersprungen ꝛc. das Schiff soll aber in keinen fremden Hafen eingelauffen seyn, sondern an den Ort seiner Bestimmung gelangen, und über diesen Vorfall, eine deutliche Verklarung belegen; so ist der Seerichter, nach den Seegesetzen verbunden, eine Dispachirung zu machen, worinnen den Schiffs-Rhedern und Einladern,



aller erweisliche Schade, an Schiff und Ladung, ersetzt werden muß, davon ein Theil des Schadens in Avarie-grosse, und ein anderer Theil in Avarie-particuliere bestehet, obgleich die Claußel: frey von Beschädigung, in der Police eingeführt ist. Auch ist dieser Grundsatz nicht neu, sondern liegt der Beweis in folgendem:

Es ist zwar der Assecuradeur gesetzmäßig frey von aller Leckage, von Wein, Brannteweín, Oel, Thran :c. versteht sich, wenn das Schiff nicht gestoßen hat, wenn auch beym Löschen alle Fäßer ledig befunden würden. Ich habe aber in dem vorhin erzählten Vorfalle, das Schiff nicht stoßen lassen, um zu beweisen, daß auch Vorfälle kommen können, wo der Assecuradeur verbunden ist, dem Versicherten die Leckage zu bezahlen, wenn auch das Schiff nicht gestoßen hat. Doch ist der Versicherte schuldig und verbunden, dem Assecuradeur deutlich und hinlänglich zu beweisen, daß die starke Leckage, durch die vorhin erzählten Umstände veranlaßt und entstanden sey. Dieser Beweis kann nicht anders, als durch die

Schiffs=

Schiffsverklahrung beygebracht werden. Wenn nun der Schiffer, mit seinem Volke, deutlich aussagte, und eidlich bekräftigte, daß bey den vorher erzählten Umständen:

"die Ladung sich begeben hätte, die Stammung losgegangen, und das Schiff bey dem harten Pragen so stark gestampt und geschleudert sey, als wenn das Schiff auf den Grund gestoßen wäre, und sie seit der Zeit viel Wein, Oel ꝛc. gepumpt hätten;"

so wird dem Versicherten, bey der Dispachirung sein Schade vergütet, weil durch diesen Schaden das Allgemeine gerettet ist, obgleich die Assecuranz-Gesetze ganz deutlich sagen, daß, wenn das **Schiff nicht gestossen hat**, der Assecurader frey von aller Leckage seyn solle.

Ich glaube nun durch alles dieses, hinlänglich und deutlich genug bewiesen zu haben, daß die Claußel: **frey von Beschädigung, außer im Strandungsfalle, und** Averie-grosse, bey den vorher erwähnten Umständen, den Assecuradeur gesetzmäßig verbindlich mache, dem Versicherten seine beschädigten Waaren zu bezahlen. Ich behalte es mir vor, auch in der

Folge,

Folge, wenn Zeit und Umstände es mir erlauben, noch verschiedene andere Vorfälle dieser Art, beyzubringen und auszuführen.

Ueber die Frage:

Hat der Assecuradeur, der auf die Ladung und das Casio eines Schiffes, oder der jenige, wlecher auf Bodmerey, Geld gezeichnet hat, das nächste Recht, auf das, was von der Ladung und dem Schiffe geborgen wird, wenn es strandet, oder nicht an seinen bestimmten Löschplatz gelanget?

Der Hauptgrundsatz, von dem wir bey Beantwortung dieser wichtigen Frage zuerst ausgehen müssen, ist wohl ohnstreitig dieser: Der Assecuradeur kann keine andere Rechte habe, als die, welche der Verassecurirte hat.

Man könnte aber die obige Frage füglicher und einfacher so formiren:

Man

Gehöret das Geborgene dem Bodmerey-geber, oder dem Rheder und Interessenten, auf der Reise eines Schiffes, ehe es seinen bestimmten Löschplatz erreicht hat?

Vor allen Dingen aber muß man, um diese Frage deutlich und gehörig auseinander zu setzen und zu entscheiden, genau vorher bestimmen, zu welchem Endzwecke die Anleihe geschehen, und wozu das gegebene Bodmerey-Geld angewandt wäre. Schöße z. B. jemand einem Schiffer, auf seiner Reise, in einem fremden Häfen, Geld vor, welches er gebrauchte, sein beschädigtes Schiff zu repariren, Herren-Gelder, und alle sonstige Unkosten, damit zu bestreiten, um seine Reise fortsetzen zu können; so erlauben solches alle See-Rechte, und erklären sich darüber wie folget:

"Wenn ein Schiffer, ausserhalb Landes, in "einem Nothhafen, kein Geld auf ordinaire "Zinsen erhalten kann, oder ihm kein Credit "von seinen Einladern oder Rhedern gemacht "wird; so soll es ihm frey stehen, Bodme-"rey zu nehmen, doch nicht mit der Assecu-"ranze-Prämie über 30 pCt. zu bezahlen."

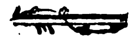
Nun

Nun verschreibt freilich der Schiffer sein Schiff und seine Ladung dem Bodmerey-Geber zu seiner Sicherheit; dieses dienet aber nur blos in dem Falle, wenn der Schiffer glüklich an den Ort seiner Bestimmung anlanget. Bleibt oder strandet aber das Schiff auf seiner Reise, so hat der Bodmerey-Geber an dem Geborgenen nicht das allergeringste Recht, sondern der Assecuradeur der durch die Bodmerey-Prämie, für den Risico des vermehrten Capital von der ganzen Maße bezahlt ist, muß in diesem Falle, dem Bodmerey-Geber sein völliges Capital bezahlen. Hat der Bodmerey-Geber sich nun nicht versichern lassen; so ist das vorgeschoßene Geld verlohren.

Da dieser Grundsatz noch von Vielen nicht angenommen ist, so will ich noch folgendes anführen, welches zur nähern Erläuterung, und zum Beweise meiner angeführten Behauptung dienen wird.

Bey jedem unglücklichen Vorfalle, der ein Schiff auf seiner Reise betrift, finden sich nur folgende Assecuradeurs, und kommen in Betrachtung:

1. Auf



1. Auf die Ladung,
2. Auf das Casio,
3. Auf Fracht-Gelder, und
4. ein Assecuradeur, wenn Bodmerey-Geld aufgenommen und versichert ist.

Von diesen nun nimmt der Assecuradeur auf die Ladung dasjenige zu sich, was von der Ladung geborgen wird. Der Assecuradeur aufs Casio, was vom Schiffe geborgen wird. Und was von den Gütern geborgen, und dafür Fracht eincaßirt wird, kommt dem Assecuradeur zu Gute, der auf die Fracht Gelder gezeichnet hat. Es bleibt also für den Bodmerey-Geber nichts übrig wegzunehmen, mithin muß er sich, wenn er versichert ist, bey seinem Assecudeur erholen. Daher erlauben auch die Gesetze dem Bodmerey-Geber, daß er von 12 bis 30 pCt. Bodmerey-Prämie und Interessen, nehmen kann. Es nimmt dagegen der Bodmerey-Geber den Risico von allen Ladungs-Interessenten, Rhedern und Assecuradeurs, bis an den Ort der Bestimmung, für seine Bodmerey-Prämie über sich; sobald aber der Schiffer sein Anker geworffen hat, so ist und bleibt das Schiff, samt der

Ladung,

Ladung, dem Bodmerey-Geber seine Hypothek, bis er zum Vollen bezahlt ist. Daher heißt es auch ganz deutlich in allen Bodmerey-Briefen:

"Ich verbinde mich, diese vorgeschossenen "Gelder, wieder zu bezahlen, 24 Stunden, "nachdem ich meinen Anker auf meinen be-"stimmten Löschplatz habe fallen lassen."

Sobald nun das Schiff auf seinen bestimmten Löschplatz angekommen ist, hört die Verbindlichkeit des Assecuradeurs auf, und der Bodmerey-Geber behält, wie oben gesagt, bis zu seiner völligen Bezahlung, eine Hypothek an dem Schiffe, und der ganzen Ladung.

Da es nun aber in dem freyen Willen des Bodmerey-Gebers steht, ob er sich versichern lassen will, oder nicht; so muß der Assecuradeur der diese Assecuranz über sich nimmt, dieselbe nie anders betrachten, als wenn er auf eine glückliche Reise gezeichnet hätte. Darum sprechen auch die See-Rechte den Bodmerey-Geber, von der Contribuirung zur Avarie-grosse und particuliere gänzlich frey.

Ich habe mit gutem Vorbedachte, bereits seit 20 Jahren, weil nemlich sehr oft dieser Vorfälle wegen Streitigkeiten entstanden sind, in allen Polizen, solcher Art Assecuranzen, folgende deutliche Erklärung inseriret:

"Diese Assecuranz validirt auf vorgeschossene "Reparations-Gelder, und andere Kosten, "worüber ein Bodmerey-Brief gezeichnet, "und werden auf 10 Mille Mk. Banco "taxiret. Im Fall nun das Schiff auf "oben erwähnter Reise strandete, so daß es "nicht an den bestimmten Löschplaß arrivirte; "so wird diese gezeichnete Summe, nach "zween Monaten, allein auf Producirung "dieser Polize, und Schiffsverklarung, mit "100 pCt. baar bezahlt."

Und diese Anzeige ist auch beständig freywillig von den Assecuradeurs angenommen worden.

Es ist jedoch hiebey wohl zu bemerken: daß nemlich der Bodmerey-Geber hier allerdings verbunden sey, seinem Assecuradeur gehörig zu beweisen: daß er an demjenigen Orte, wo die Strandung, oder Verkaufung von Schiff und Ladung geschehen, keine Vergütung

von

seinem vorgeschossenen Gelde erhalten, denn bey jedem unglücklichen Vorfalle, ist der Assecuradeur, nach den Gesetzen, nur verbunden, den Versicherten Kosten- und schadlos zu halten, und kann der Assecurirte bey solchen Vorfällen nie profitiren. Er muß also aus der aufgemachten Dispache, von dem Orte, wo die Verhandlung gewesen, seine Rechnung formiren, denn die Gebräuche sind bey diesem Falle, bey allen Nationen nicht einerley, wie ich bey verschiedenen Dispachirungen bemerkt habe, und hier wird denn der Fall eintreten, daß der Assecuradeur den Versicherten nur kosten- und schadlos halten muß.

Da ich bey dem Beweise meiner Behauptung, und vorgetragenen Grundsätze, mich nur auf die Natur der Sache, und auf die Gebräuche einiger Nationen, ins besondere aber auf die hier in Hamburg inserirte Clausel, berufen kann, die Seerechte auch von diesem Falle sehr dunkel und unbestimmt sich erklären; so halte ich es nicht für überflüßig, noch zu mehrerer Erläuterung, ein Beyspiel anzuführen.

Man nehme an, ein Hamburger Schiffer wäre

selbst

selbst Rheder und Eigenthümer von seinem ganzen Schiffe, und hätte allhier in Hamburg seinen Buchhalter oder Corrspondenten, der die Assecuranz, auf sein Casso, beständig besorgte. Dieser Schiffer soll von Lissabon nach Hamburg bestimmt seyn, und in Lissabon Geld auf Bodmerey, nemlich auf sein Schiff, aufgenommen, und dafür einen Bodmerey-Brief gezeichnet haben. Der Kaufmann in Lissabon sendet natürlicher Weise seinen Bodmerey-Brief an seinen Freund in Hamburg, als nach den Ort der Bestimmung des Schiffes, und giebt dabey Ordre, die Assecuranz auf die Bodmerey-Gelder zu besorgen. Nun strandet das Schiff auf Helgoland, und zwar so, daß es Hamburg, als seinen bestimmten Löschplatz nicht erreichen kann; so ist in diesem Falle allgemein bekannt, daß der Seerichter gesetzmäßig verbunden ist, von der geborgenen Schiffs-Takelage, zuerst die privilegirten Forderungen abzuziehen, nemlich das Bürglohn, und alle sonstigen Kosten, nach den Gesetzen des Landes, wo das Schiff gestrandet ist, nach diesen aber, das verdiente Monats-Geld der Schiffs-Equipage; hier frägt

es sich nun: welchem Assecuradeur kommt das Uebrige von dem Geborgenem zu: Demjenigen, der auf das Casio gezeichnet, oder demjenigen, der auf die Bodmerey-Gelder gezeichnet hat?

Die Beantwortung dieser Frage, ist meiner Meinung nach, in dem Vorhergehendem deutlich auseinander gesetzt und erwiesen, und also leicht zu formiren; nemlich daß dem Assecuradeur, welcher das auf das Casio gezeichnet hat, das Uebrige von dem Geborgenen gehöre und mit Recht zukomme. Selbst der Inhalt eines Bodmerey-Briefes beweiset meine Behauptung, denn:

1) Der Schiffer verspricht dem Bodmerey-Geber sein Geld erst wieder zu bezahlen, 24 Stunden, nachdem er seinen Ancker auf seinen Löschplatz hat fallen lassen.

2) Versichert er dem Bodmerey-Geber dasjenige, was der Boden seines Schiffes zu Lande bringt. Dieses kann durchaus nicht anders als auf dem Löschplatz verstandeu werden, und sendet der Bodmerey-Geber seinen Bodmerey-Brief in dieser Absich auch nach den Ort der Bestimmung hin. Kommt der Boden des Schiffes alda nicht an; so ist

der

der Bodmerey-Brief ganz ausser Kraft, und die ganze Schuld getilget.

3) Erlauben die Seerechte, dem Bodmerey-Geber, weil er von Land zu Land keine Sicherheit hat, daß er, nach bewandten Umständen, von 12 bis 30 pCt. nehmen kann.

Da nun der Assecuradeur keine andere Rechte als der Versicherte hat; so folget auch daraus, daß der Assecuradeur, so auf Bodmerey-Gelder zeichnet, kein Recht an dem Geborgenen habe.

Ich glaube nun durch das Vorhergehende mein mir vorgesetztes Thema genugsam auseinandergesetzt, und bewiesen zu haben: daß dem Bodmerey-Geber das Geborgene auf der Reise nicht zugehöre, sondern daß dasselbe nur als sein Unterpfand, an dem Orte der Bestimmung zu betrachten ist, nemlich, was der Boden allda zu Lande bringt.

P. M.

P. M.

Ein hiesiger Kaufmann ließ im Monate Oct. 400 Rthlr. Bco. auf Citronen von Mallaga nach Hamburg versichern, mit der Clausel: **frey von Beschädigung.** Aus der von dem Schiffer gemachten Verklarung ersah ich folgendes:

Das Schiff war den 4ten Decemb. ohnweit Helgoland, von einem sehr heftigem Sturme überfallen, wobey der Schiffer, um sein Schiff von den Klippen von Helgoland abzuhalten, sehr hart pragen müssen. Das Schiff war ganz leck geworden, das Steuerruder losgeschlagen, und viel Schaden an den Segeln und Tauwerk erlitten. Um Schiff und Gut, auch Leib und Leben zu bergen, hatte der Schiffer einen Nothhafen in Norden suchen müssen, und war den 6ten Decemb. in Koloer in Norwegen eingelaufen. Um nun das leck gewordene Schiff nicht sinken zu lassen, und die ganze Ladung



welche aus Rosinen, Wein ꝛc. bestand, für den gänzlichen Bedarb zu bewahren, wie auch, um wo möglich, es zu bewirken, daß das Schiff, sammt der Ladung, seinen bestimmten Löschplatz erreichen möchte; entschloß sich der Capitain, einen kleinen Theil seiner Ladung aufzuopfern. Die Schiffs-Lucken wurden also, bey einem damaligem sehr starken Froste geöfnet, und die ganze Ladung, um das Schiff zimmern zu lassen, herausgenommen, wodurch also natürlicherweise, um das Schiff und die ganze Ladung zu retten, die 60 Kisten Citronen ruinirt und aufgeopfert wurden. Der Schiffer hatte, zufolge eines Documents aus Norwegen, die Citronen beym Ausladen besichtigen lassen, und dieselben waren alle gut befunden, ausgenommen 3 Kisten Pomeranzen, welche etwas beschädigt waren.

Am 7ten May, des folgenden Jahres, erfolgte die Ankunft des Schiffes zu Hamburg, und alle 60 Kisten Citronen waren gänzlich verfault und verdorben.

Nun entsteht die Frage:

Ist

Ist der Asseuradeur verbunden, der frey von Beschädigung gezeichnet hat, dem Versicherten den Schaden zu bezahlen?

Nach allen Seerechten muß hier dem Kaufmanne sein erlittener Schade, an den erfrornen Citronen, und dem Schiffer seine volle Fracht ersetzt werden. Jedoch bezahlt der Asseuradeur, welcher auf die Citronen gezeichnet hat, nur seinen Theil in der Avarie-grosse; denn nach den in der Verklarung angeführten Umständen, gehört dieser Schade zur Avarie-grosse, wie solches

die Hamburger Assecuranz-Ordnung Art. 7. Tit. XXI.

ganz deutlich verordnet:

"Zu der großen oder extraordinairen Haverey, sonst auch commune und Avarie-grosse genannt, werden gerechnet, überhaupt alle außerordentliche zur Rettung und Erhaltung des Schiffes und Guts, angewandte Unkosten, und in solchen Fällen, entstandene Schäden, welche über Schiff, Gut, und Frachten vertheilet werden, und die der Assecuradeur, wenn sie, nach Ab-

"zug der Provision, über 3 Procent sich
"belaufen, bezahlen muß.

Bey so bewandten Umständen, ist demnach die Sache genugsam entschieden, und außer allem Zweifel. Es kann aber bey dieser Gelegenheit die ungleich wichtigere Frage aufgeworfen werden, nemlich:

Können auch wohl Vorfälle kommen, wo der Assecuradeur gesetzmäßig verpflichtet ist, dem Versicherten die Beschädigung der Citronen zu bezahlen, ohne daß der Schade in der Avarie-grosse berechnet wird, und ohne daß das Schiff gestrandet, wenn gleich die Clausel: frey von Beschädigung, in der Police angeführt ist?

Um diese Frage recht deutlich zu beantworten, und ins Licht zu stellen, will ich die vorhin angeführten eingetretenen Umstände, von dem Schiffe, so in Norwegen eingelaufen, hier zum Grunde legen, und beybehalten, und noch folgende Puncte, als geschehen voraussetzen und einschalten. Es habe sich nemlich getroffen, daß

nachdem das Schiff in Norwegen eingelaufen, und die Ladung gebrochen wäre, so hätte man vielen Schaden, vom Seewasser, an den Citronen und Rosinen bemerkt, auch wäre das Schiff gänzlich ramponirt gewesen, so daß die Knieen und Balken gebrochen, die Schiffs-Planken und das Tauwerk gesprungen, die Segel zerrissen rc. und dieser ganze Schade wäre bey dem harten Pragen, und bey dem Abhalten von den Klippen von Helgoland, entstanden, wobey beständig starke Stürzungen über das Schiff gegangen, auch das Schiff so leck geworden, daß sie beständig hätten pumpen müssen. rc. Alle diese Umstände in der Schiffsverklarung, qualificirten diese Sache offenbar zu einer Avarie-grosse. Man nehme aber ferner an: daß, nachdem nun die Ladung gänzlich ausgeladen, und gelöscht worden, so wäre das Schiff für ein Wrack und für untüchtig erklärt, die Reise weiter fortzusetzen. Die vergeblich angewandte Mühe, ein anderes Schiff zu erhalten, die Unmöglichkeit im Monate December aus Norwegen zu segeln,

wie

wie auch die Furcht des gänzlichen Bedarbs der etwas wenig beschädigten Rosinen, und naß gewordenen Citronen, hätte den Schiffer endlich bewogen, sich mit seinem Corespondenten zu entschließen, die Ladung öffentlich zu verkaufen. ꝛc.

Alle diese Umstände qualifieirten diese Sache zu einer Avarie-particuliere, und muß ein jeder Assecuradeur dem Versicherten seinen vollen Schaden bezahlen, ob gleich er in der Police sich der Clausel: **frey von Beschädigung** bedient hat.

Es könnte dieser Grundsatz Verschiedenen vielleicht widersinnig, falsch und unerweislich scheinen, weil nemlich der Assecuradeur sich in der Police vorbehalten hat, frey von Beschädigung zu seyn. Obgleich ich nun freilich eingestehen muß, daß der erste Anschein hier gegen mich sey; so hoffe ich doch, daß, wenn ich meinen Grundsatz gehörig aus einander gesetzt haben werde, alle unpartheyische und einsichtsvolle Sachverständige, meiner Meinung seyn, und auf meine Seite treten werden. Aus den Gesetzen kann ich freilich keinen Be-

weiß

weis für meine Behauptung hernehmen, denn es sind keine über diesen Vorfall vorhanden; ich muß also blos nach Vernunftschlüßen, und aus allgemein als wahr angenommenen vorhandenen Grundsätzen meinen Beweis führen.

Wenn es nun also in der Police heißt: **frey von Beschädigung, außer im Strandungsfalle und** Avarie-grosse, so frägt sich:

Wie weit, und in welchen Fällen, ist alsdann der Assecuradeur verbunden, die Beschädigung zu vergüten, wenn das Schiff auch nicht gestrandet hat?

Ich will bey dem vorhin erwähntem Vorfalle, welchen das Schiff von Mallaga nach Hamburg betroffen, bleiben, und daraus meinen Grundsatz beweisen.

Die erste Beschädigung, welche die Citronen, den 5ten Decemb. durch das Seewasser erhalten haben, ist von geringer Bedeutung, und gehört, wie bereits vorhin erwiesen, in die Avarie-grosse.

Der zweite Schade an den Citronen, entstand daher, daß dieselben in Norwegen verkauft werden mußten, woselbst diese Waare

sehr

sehr wenig gebraucht wird, und von keinem erheblichen Werthe ist, sondern die mehreste Zeit, nach Abzug der Kosten, ein grosser Schade daraus erwächst.

Da nun das Schiff seinen bestimmten Löschplatz, nemlich Hamburg, woselbst die Citronen, nach dem Inhalte der Police, **nur gelöscht werden sollen**, nicht erreicht; so ist aller daraus entstandener Schade, eine Avarie-particuliere, obgleich die Clausel: **frey von Beschädigung**, angeführt ist.

vid. Assecuranz-Ordnung. Tit. XXI. Art. 11.

Man beliebe hiebey gefällig nachzusehen:

meine vorige Abhandlung der Frage: In welchen Fällen der Assecuradeur gesetzmäßig verbunden 2c.

wo ich es, meiner Meinung nach, ganz deutlich aus einander gesetzt und erwiesen habe.

Dahingegen ist es ausgemacht, daß, wenn das Schiff von Mallaga nach Hamburg, woseblst die Citronen nur gelöscht werden sollen, Hamburg, als seinen bestimmten Löschplatz erreicht, ohne daß es Avarie-grosse macht, oder in einen fremden Nothhafen einlaufen,

oder wohl gar seine Ladung aus- und einladen muß, sondern die Citronen, ganz, oder zum Theil, in sich selbst verderben, oder durch Seewasser beschädiget werden; der Assecuradeur durchaus nicht verbunden sey, die Beschädigung zu ersetzen.

Da die See-Rechte und Assecuranz-Ordnungen geradesweges, wie oben erwähnt, von diesen Vorfällen, gar nicht handeln; so will ich zur Erläuterung noch folgenden passenden Fall anführen:

Ein Kaufmann ließe z. B. in Hamburg Assecuranz machen, von Bourdeaux nach Hamburg auf Weine. Der Assecuradeur ließe in der Police die Clausel einfügen: **frey von Leckage, außer im Strandungsfalle, Stoßen und** Avarie-grosse, welches mit den See-Rechten und Assecuranz-Ordnungen übereinstimmt; so würde man es wohl sehr auffallend finden, wenn ich behaupten wollte, daß, wenn das Schiff in Hamburg angekommen, und man fände, daß aller Wein aus den Fässern geleckt wäre, ohne daß das Schiff gestoßen hätte, noch

im

im Strandungsfalle gewesen sey; dem Versicherten dennoch der ganze Schade bezahlt werden müßte. Meine Behauptung würde jedoch, nach dem Inhalte der Police, ganz richtig seyn, und vollkommen bestehen; nemlich, wenn der Schade entstanden wäre, bey Rettung von Schiff und Ladung, oder wenn das Schiff auf seiner Reise, wegen Avarie-grosse, in einen fremden Hafen hätte einlaufen müssen, wo die Ladung aus- und wieder eingeladen worden, oder wenn die Weine, auf der Reise, wegen Untüchtigkeit des Schiffes, gelöscht, oder wohl gar verkauft worden, so daß das Schiff und die Weine, ihren bestimmten Löschplatz, nemlich Hamburg, nicht erreichten. Hier muß und wird dem Versicherten jedesmal sein Schade ersetzt, es sey nun in Avarie-grosse oder Avarie-particuliere, je nachdem die Umstände es gesetzmäßig erfordern.

vid. Hamburg. Assecuranz-Ordnung Tit. XXI. Art. 7 & 11.

Hätte der Assecuradeur sich diesen Artikeln der Gesetze nicht unterwerfen wollen; so hätte

hätte er auch in der Police weglassen oder ausstreichen müssen:

Von Bourdeaux nach Hamburg, woselbst die Weine sollen ausgeladen werden. Im Fall dieses nicht geschieht, so unterwerfe ich mich der Stadt Hamburg Assecuranz- und Haverey-Ordnung, und stelle mich alsdann in die Stelle des Versicherten, in alle bedachte und unbedachte Fälle. u. s. w.

So viel meine Erfahrung und Einsicht es erlauben, habe ich die Frage: Ist ein Assecuradeur gesetzmäßig verpflichtet, dem Versicherten einigen Schaden zu bezahlen, wenn er frey von Beschädigung, gezeichnet hat? beantwortet. Ob ich mehr oder minder glücklich hierin gewesen, muß ich der Beurtheilung eines einsichtsvollen Publici überlassen.

Der hiesige Bürger und Leichter=Schiffer, Carsten Peters, erzählte mir mit vielen Umständen, wie er, mit großer Gefahr, einen Theil von der Ladung des Schiffes Wilhelm geborgen, und die Güter auf Treu und Glauben abgeliefert hätte, gegenwärtig aber wolle man ihm den dafür verlangten Lohn, den er reichlich verdient zu haben glaubte, nicht geben, er wünschte daher sehr meine Meinung über diesen Vorfall zu wissen. Ich ertheilte ihm hierauf diese Antwort:

I. Vor allen Dingen muß ich hier von der Wahrheit Ihrer Erzählung gewiß überzeugt seyn, welche Sie daher mit Ihren Schiffs=Leuten, bey der hiesigen hochlöbl. Admiralität, mit einem Eide bekräftigen müssen.

II. Müssen Sie mir versprechen, und Sich anheischig machen, daß, falls ich die Gegenparthey dazu bereden kann, die Sache durch die hiesigen Hochansehnlichen Herren

Schiffer=

Schiffer-Alten entscheiden zu lassen, Sie hierin gleichfals consentiren, und mit Ihrem Ausspruche zufrieden seyn wollen.

Hiemit war Carsten Peters nun zufrieden, und brachte kurz hierauf seine Schiffsverklarung, woraus ich folgende Vorstellung formirte, und bey den S. T. Herren Schiffer-Alten eingab, die ich der Deutlichkeit wegen hier wörtlich mit einschieben will.

P. P.

Als der Hamburger Schiffer Johann Peter Martin Fick, mit dem von ihm geführtem Schiffe, Wilhelm genannt, von Bourdeaux nach Hamburg bestimmt, am 25sten April dieses Jahres, das Unglück hatte, zwischen Altona und Hamburg, nahe an unserem Hafen, auf den Strand zu gerathen, und Schiffbruch zu leiden, kam ich Unterschriebener just mit meinem Leichterschiffe, Johanna Magdalena genannt, die Elba hinauf segeln. In dieser äußersten Noth verlangte Schiffer Fick von mir

Hülfe

Hülfe und Beystand, welche ich ihm, selbst mit Gefahr meines, und meiner Leute Leben, augenblicklich ertheilte, wobey mein eigner Sohn im Ever, womit er seine Hülfleistung verrichtete, den Unfall hatte, über Bord zu fallen, und nur noch so eben gerettet wurde.

Das gedachte Schiff stand bereits auf der Sandbank, hatte Schiffbruch erlitten, und war bis unterm Deck voller Wasser. Inzwischen hatten seine Schiffsleute alle trockene Kaufmanns-Waaren auf das Verdeck gebracht. Durch die obere Last beschwehrt, kam das Schiff aber in Gefahr, alle Augenblicke umzuschlagen, und war auch diesem Unglücke so nahe, daß es sich bereits hin und her bewegte. Ich achtete aber dabey meiner eigenen Gefahr nicht, legte mein leichter-Fahrzeug an die Seite des Schiffes, und leistete demselben alle Dienste, die nur möglich waren. Ich bergte, nach Ausweise des Manifestes sub Litt. A., alle trockne Kaufmanns-Waaren, die sich nach dessen Inhalt, auf 20000 Mk. am Werth belaufen.

Bey

Bey der mit äußerster Lebensgefahr unternommenen Bergung dieser Kaufmannsgüter, und bey Rettung des Schiffes vom gänzlichem Untergange, kam mein Leichter-Fahrzeug selbst in Gefahr zu Grunde zu gehen, so daß ich es mit unsäglicher Mühe kaum retten konnte.

In diesem Leichterschiffe, welches 36 Lasten hält, und circa 8000 Mk. werth ist, besteht meine ganze Haabseligkeit, und es verschaft mir und den Meinigen den nothdürftigen Unterhalt. Ich wäre also für meine ganze Lebenszeit ein unglücklicher Mann geworden, wenn ich solches durch meinen menschen, freundlichen Diensteifer verlohren hätte.

Dies ist die mit der strengsten Wahrheit übereinkommende unglückliche Geschichte, welche beyliegende Verklarung, sub Litt. B. mit mehrerem beweiset.

Und nun fordre ich für solche ausgestandene Gefahr, und geleistete treue Dienste, einen in den Rechten gegründeten billigen Lohn, nemlich für Rettung des Schiffes und der Ladung, nur 3000 Mk.; für Berglohn

der

der trockenen Kaufmannsgüter 1000 Mk., und Berglohn für das schwere Tau, Segel, und Canonen, 450 Mk.; mithin in allen 4450 Mk. Cour.

Diese äußerst billige Forderung leuchtet zu sehr in die Augen, da ich nach unseren Strand- und Bergungs-Verordnungen, im Schiffbruchs Falle, ⅓ des geborgenen Werthes zu verlangen berechtigt bin.

Langenbeck sagt Seite 239. Art. 5. vom Schiff- und Seerechte, folgendes:

"So jemand schiffbrüchig Gut berget, "und holt es über Ref, oder in der "See, der soll haben den 3ten Theil; es "wäre denn, daß er es ohne sonderliche "Gefahr, bey gutem Wetter, bergte; "so soll er davon nach Gelegenheit und "Erkenntniß guter Leute, was die Billig- "keit erfordert, zu geniessen haben.

Und allbekannte Gesetze verordnen ferner:

"Wenn ein Schiff auf eine Sandbanck "treibt, so daß es zerbricht, und voll "Wasser läuft, und der Schiffer sich mit seinem

"seinem Volke nicht selbst helfen kann
"so soll dem Berger in der See $\frac{1}{3}$, und
"auf dem Strome oder Reviere $\frac{1}{10}$ Theil
"Berglohn bezahlt werden."

Ich habe mich meines Rechtes, den Verordnungen und Gesetzen gemäß, nicht bedient, welche die geborgenen Güter dem Berger zum Unterpfande des Berglohns zustehen. Ich habe die von mir geborgene trockene Kaufmanns-Güter auf Treue und Glauben abgeliefert, indem ich, weil ich mit redlichen und biedern Leuten zu thun haben glaubte, sicher voraussetzen mußte, daß Sie gewiß auf meine treue und gefahrvolle Hülfe Rücksicht nehmen, und mir meinen geforderten Lohn ohnweigerlich geben würden. Allein, kaum vermag ichs zu sagen, man will sich zu nichts Annehmlichem verstehen. Selbst die vor der Hand verlangte 1000 Mk. Cour. für Bergung der Kaufmanns-Waaren, vorenthält man mir unbilliger und unrechtmäßiger Weise.

Ein solches Benehmen aber muß die natürliche Folge nach sich ziehen, daß der auf

diese Art abgeführte, sonst so gutmüthige, hülfsbegierige, und mit dem Unglücke seines Mitbürgers Mitleiden fühlende Mann, sich nicht ferner um Nothleidende bekümmern wird, weil er doch nur schnöden Undank zu erwarten hat. Und welchen Nachtheil muß nicht alsdann, sowohl der Handlung überhaupt, als auch einzelnen Kaufleuten und Assecuradeurs dadurch zuwachsen.

Mehrere Beyspiele bewähren es, daß meine Forderung äußerst billig ist; wovon ich nur folgendes hier anführen will:

Im Jahre 1754 gerieth das Schiff, Jungfrau Agatha genannt, von Capit. Bellmann geführt, und von London anhero destinirt, bey stillem Wetter, im Fahrwasser, ohnweit Cuxhaven, in der Norderelbe, auf eine entstandene Sandbank. Das Schiff wurde leck, und erhielt von Ritzebüttel verschiedene Ever zur Hülfe, worin die Güter gelöscht wurden. Die Eigner der Ever verlangten ⅓ des Werthes der geborgenen Güter, und behielten solche zum Unterpfande des

Berg=

Bergslohns. Auf Ansuchen der Ladungs-Interessenten wurden die Güter nach Hamburg geführt, und der Streit zwischen den Bergern, und den Ladungs-Interessenten, wurde zum Vortheil der erstern, durch ein vom Hochweis. Rath am 13ten September 1755 abgegebenes Decret, dieses Inhals:

"Daß das Gesuch um ⅓ Berglohn
"keine Statt habe, sondern für einen
"jeden Ever, mit geborgenen Gütern,
"zum billigen Berglohn 1500 Mk.
"Cour. zu entrichten wäre,

rechtskräftig entschieden.

Auch läßt sich hier nicht unrichtig bemerken, daß sonstige Fälle öfters vorgewesen, wo, wenn nemlich Blankeneser, Helgolander, und andere Fischerleute, mit weniger Mühe und Gefahr, einem Schiffe Hülfe geleistet, ihre übertriebene Forderungen entweder von der Obrigkeit, oder durch den Ausspruch guter Leute begünstiget worden sind; mithin wenn diese von mir dem Schiffe Wilhelm, mit äusserster Leibes- und Lebens-Gefahr geleistete

stete Dienste, von solchen Leuten geschehen wären, selbige gewiß einen wohl dreymal so hohen Anschlag gemacht haben würden.

Im Folge dieses Vortrages ergehet an die S. T. Hochansehnlich. Schiffer-Alten meine ehrerbietigste und rechtsbegründete Bitte: Sie geruhen zu laudiren:

Daß der Schiffer Johann Peter Martin Fick, mit sowohl für sein vom gänzlichen Untergange gerettetes Schiff, Wilhelm, als für dessen Ladung, 3000 Mk., für Bergelohn der trocknen Kaufmanns-Güter aber 1000 Mk., und für das geborgene Schiffsgeräthe 450 Mk. Cour. unverzüglich zu bezahlen schuldig sey.

Ich verharre ehrerbietigst

Ew. Hochedelgeb.

gehorsamster

Carsten Peters.

Mein

Mein Bestreben ist jedesmal dahin gegangen, wenn zwischen den Helgolander Lootsen, oder Blankeneser Fischern, und den hiesigen oder fremden Schiffs-Capitains, Uneinigkeiten entstanden sind, die beyden Partheyen zu bereden, sich in der Güte zu vergleichen, oder es durch die vorhero benannten Herren, oder durch gute Männer aus einander setzen und entscheiden zu lassen; und zwar aus folgenden Gründen:

1. Weil der Streit sogleich, ohne Kosten, einen Ducaten für die Armen und etwas Bothenlohn abgerechnet, entschieden wird, und der Schiffer mit den Ladungs-Interessenten sogleich seine Rechnung machen kann. Soll aber die Sache erst förmlich durch einen Proceß entschieden werden; so bleibt unterdessen der Schiffer mit seinen Interessenten ohne Abrechnung, der Kaufmann kann keine richtige Calculation machen, der Spediteur kann mit seinem Freunde keine Abrechnung halten, und der Versicherte mit dem Assecuradeur sich nicht gehörig aus einandersetzen. Ueberdem werden zur Führung eines solchen

Pro-

diese Art abgeführte, sonst so gutmüthige, hülfsbegierige, und mit dem Unglücke seines Mitbürgers Mitleiden fühlende Mann, sich nicht ferner um Nothleidende bekümmern wird, weil er doch nur schnöden Undank zu erwarten hat. Und welchen Nachtheil muß nicht alsdann, sowohl der Handlung überhaupt, als auch einzelnen Kaufleuten und Assecuradeurs dadurch zuwachsen.

Mehrere Beyspiele bewähren es, daß meine Forderung äußerst billig ist; wovon ich nur folgendes hier anführen will:

Im Jahre 1754 gerieth das Schiff, Jungfrau Agatha genannt, von Capit. Bellmann geführt, und von London anhero destinirt, bey stillem Wetter, im Fahrwasser, ohnweit Cuxhaven, in der Norderelbe, auf eine entstandene Sandbank. Das Schiff wurde leck, und erhielt von Ritzebüttel verschiedene Ever zur Hülfe, worin die Güter gelöscht wurden. Die Eigner der Ever verlangten ⅓ des Werthes der geborgenen Güter, und behielten solche zum Unterpfande des

Berg=

Berglohns. Auf Ansuchen der Ladungs-Interessenten wurden die Güter nach Hamburg geführt, und der Streit zwischen den Bergern, und den Ladungs-Interessenten, wurde zum Vortheil der erstern, durch ein vom Hochweis. Rath am 13ten September 1755 abgegebenes Decret, dieses Inhals:

"Daß das Gesuch um ⅓ Berglohn
"keine Statt habe, sondern für einen
"jeden Ever, mit geborgenen Gütern,
"zum billigen Berglohn 1500 Mk.
"Cour. zu entrichten wäre,

rechtskräftig entschieden.

Auch läßt sich hier nicht unrichtig bemerken, daß sonstige Fälle öfters vorgewesen, wo, wenn nemlich Blankeneser, Helgolander, und andere Fischerleute, mit weniger Mühe und Gefahr, einem Schiffe Hülfe geleistet, ihre übertriebene Forderungen entweder von der Obrigkeit, oder durch den Ausspruch guter Leute begünstiget worden sind; mithin wenn diese von mir dem Schiffe Wilhelm, mit äusserster Leibes- und Lebens-Gefahr geleistete

stete Dienste, von solchen Leuten geschehen wären, selbige gewiß einen wohl dreymal so hohen Anschlag gemacht haben würden.

Im Folge dieses Vortrages ergehet an die S. T. Hochansehnlich. Schiffer-Alten meine ehrerbietigste und rechtsbegründete Bitte: Sie geruhen zu laudiren:

Daß der Schiffer Johann Peter Martin Fick, mir sowohl für sein vom gänzlichen Untergange gerettetes Schiff, Wilhelm, als für dessen Ladung, 3000 Mk., für Bergelohn der trocknen Kaufmanns-Güter aber 1000 Mk., und für das geborgene Schiffsgeräthe 450 Mk. Cour. unverzüglich zu bezahlen schuldig sey.

Ich verharre ehrerbietigst

Ew. Hochedelgeb.

gehorsamster

Carsten Peters.

Mein

Mein Bestreben ist jedesmal dahin gegangen, wenn zwischen den Helgolander Lootsen, oder Blankeneser Fischern, und den hiesigen oder fremden Schiffs-Capitains, Uneinigkeiten entstanden sind, die beyden Partheyen zu bereden, sich in der Güte zu vergleichen, oder es durch die vorhero benannten Herren, oder durch gute Männer aus einander setzen und entscheiden zu lassen; und zwar aus folgenden Gründen:

I. Weil der Streit sogleich, ohne Kosten, einen Ducaten für die Armen und etwas Bothenlohn abgerechnet, entschieden wird, und der Schiffer mit den Ladungs-Interessenten sogleich seine Rechnung machen kann. Soll aber die Sache erst förmlich durch einen Proceß entschieden werden; so bleibt unterdessen der Schiffer mit seinen Interessenten ohne Abrechnung, der Kaufmann kann keine richtige Calculation machen, der Spediteur kann mit seinem Freunde keine Abrechnung halten, und der Versicherte mit dem Assecuradeur sich nicht gehörig aus einandersetzen. Ueberdem werden zur Führung eines solchen Pro-



Proceßes viele Kosten erfordert, und sind noch verschiedene andere unangenehme Vorfälle damit verbunden.

II. Ist man hier gewiß und fest überzeugt, daß die Sache ohne alle Partheylichkeit, und von sachkundigen Männern, und zwar unentgeldlich entschieden wird.

III. Wird der Hochw. Rath und die S. T. Herren Prätores durch eine solche Entscheidung nicht belästigt, und von manchem unangenehmen Vorfalle befreyet.

Ich kann bey dieser Gelegenheit unmöglich umhin zu bemerken, daß dieses mein Betragen und mein Bemühen, die Helgolander und Blankeneser zu den Weg der Güte zu bringen, Einigen zu misfallen geschienen hat. Ich folge aber darin der Meinung und dem Rathe des würdigen und unvergeßlichen Herrn Senatoris N. G. Luetkens, welcher verschiedentlich öffentlich in der Commißion gegen mich äusserte, und zu mir sagte: "suchen sie nur immer "die Leute zu bereden, daß sie sich dem Ausspruche von guten Männern, oder Schiffer-"Alten unterwerfen, denn dies sind Leute, die

"in

"in Eid und Pflicht stehen, auch öffentlich "dazu eingesezt sind; so hat es ihr sel. Vater "schon 40 Jahre gehalten, und verhüten sie "es nur, daß es zu keinem Proceße kommt, "so hat man keine Ursache sich über sie zu "beschweren, denn wie der Schiffer durch seinen "Correspondenten oder Makler seine Sache "vortragen läßt, so müssen die Lootsen oder "Fischer auch Jemanden dazu haben."

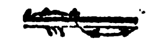
Da dieses nun mein tägliches Gewerbe ist, und ich von der Schiffahrt leben muß, so glaube ich würde ein jeder Unpartheyischer es mir sehr verdenken, wenn ich mich selbst muthwillig aus der kleinen Connection, welche ich noch habe, heraussetzen wollte; denn dies ist einmal gewiß und angenommen, daß sowol die Helgolander und Blankeneser, als auch die Fremden hieselbst jemanden haben müssen, der ihre Sachen vorträgt. Nun kann ich wohl nicht offner und unpartheyischer verfahren, als wenn ich diese Leute dahin zu bringen suche, daß sie dasjenige, woran sie ein Recht, und rechtmäßige Forderung haben, auf Trey und Glauben aus den Händen geben, und sich jedesmal sogleich

erklä-

erklären, daß sie, ihre Forderungen mögen auch noch so übertrieben groß seyn, welches sehr oft geschieht, damit zufrieden seyn wollen, was hier in Hamburg, entweder durch gute Männer, oder durch die Herren Schiffer-Alten entschieden wird, und mehr kann man, meiner Meinung nach, von diesen Leuten nicht verlangen. Wenn dieses friedfertige und offene Betragen aber nicht angenommen wird, so liegt es jedesmal an der Gegenparthey, und hieraus entstehen die unangenehmen Folgen, daß die Lootsen oder Fischer, bey dem S. T. Herrn Prätore, oder wohl gar durch eine Commißion bey E. Hochw. Rathe Hülfe suchen müssen.

Um zu zeigen, daß dieses der Wahrheit gemäß sey, berufe ich mich auf ein jedes Supplicatum, welches dem Hochw. Rathe übergeben wird, worin jedesmal die Lootsen und Fischer öffentlich beweisen, daß man alle ihre gütliche Vorstellungen gänzlich verworfen und nicht angenommen habe. Ich hoffe hier durch die Erzählung einer Thatsache noch mehrere Ueberzeugung von der Wahrheit und Richtigkeit meiner Behauptung zu geben.

Species



Species Facti.

"Wir Jacob Paul Nummels und
"Consorten, Helgolander Lootsen, zusammen
"10 Mann stark, wurden den 19ten Juny
"1792, des Abends um 6 Uhr, das spani-
"sche Schiff, Sans Blas, Capit. Juan
"Castels, von Barcellona anhero, ohn-
"gefähr eine kleine Meile von den Klippen
"bey Norden von dem Helgolande, mit einer
"Flagge von hinten gewahr. Wir eilten
"sogleich 10 Mann stark, in eine Chaloupe
"das Schiff und die Ladung von dem gänz-
"lichen Untergange zu retten, indem das
"Schiff einen unrechten Cours, gerade auf
"die Klippen von Helgoland segelte. So
"bald wir am Bord des Schiff kamen,
"verlangte der Capitain unsere Hülfe, nahm
"3 Mann, als Lootsen, ins Schiff, und
"gab uns einen schriftlichen Schein, daß
"wir nach Hamburger Gebrauch bezahlt
"werden sollten; worauf wir sogleich den
"rechten Cours nach der Elbe nahmen, und
"das Schiff den andern Mittag, als den
"20sten Juny, mit dicken Regenwetter zu

Cux-

"Curhaven, glücklich zu Anker brachten. "Den 22sten Juny kamen wir mit dem "Schiffe an die Stadt Hamburg, und ver= "langten für unsere wichtige Hülfe, und so "treu und redlich geleistete Dienste, die "Summe von 115 Rthlr. für Lootsgeld. "2 Rthlr. für Voye, und 3 Rthlr. für "einen Tag Quartier zu Curhaven. Der "Capitain both uns 30 Rthlr. an. Wir "stellten ihm vor, daß ein ganz ordinaires "Lootsgeld, für einen fremden Schiffer, "ohne in Noth zu seyn, 70 bis 80 Rthlr. "wäre. Man bestelle uns den andern "Tag wieder zu kommen; die Antwort war "aber: wenn wir die offerirten 30 Rthlr. "nicht haben wollten, sollten wir gar nichts "haben.

Die Lootsen kamen hierauf zu mir, erzähl= ten das Vorhergehende, und fügten hinzu: wie sie bereits 3 Tage hier aufgehalten wären, ihre Nahrung versäumt, und ihr Geld verzehrt hätten; noch denselben Mittag segele die Schnicke nach Helgoland ab, und diese Gelegen= heit könnten sie nicht versäumen, weil sie durch=

aus,

aus, ihres Gewerbes wegen, nach Hause müßten, auch kein Geld mehr zu verzehren hätten.

Ich versprach den Lootsen noch denselben Mittag mit dem Spanischen Capitain an der Börse zu sprechen, und stellte ihm daselbst vor; daß, da er in so großer Gefahr gewesen, und offenbar einen unrechten Cours nach der Elbe gesegelt, 10 Lootsen ihm in einer Chaloupe zu Hülfe geeilt wären, und er 3 davon am Bord genommen hätte, welche sie wieder auf den rechten Cours, und das Schiff glücklich nach Cuxhaven gebracht hätten; so wäre die Forderung von 115 Rthlr. gar nicht zu viel. Die Antwort war ganz kurz: "ich gebe nicht mehr als 30 Rthlr." Ich ersuchte den Schiffer, sich nach seinem Landsmanne, dem Schiffer Juan Antonio Bernedo zu erkundigen, derselbe hätte 100 Rthlr. Helgolander Loots-Geld bezahlt, ohne daß das Schiff in der geringsten Gefahr gewesen wäre; ferner, wäre es sehr bekannt, daß ein fremder Schiffer beständig für ordinaires Helgolander Lootsgeld, bey dem schönstem Wetter, 70 bis 80 Rthlr. bezah-

bezahlen müßte. Ich erhielt aber die Antwort: ich richte mich nicht nach Anderen, und bezahle nicht mehr als 30 Rthlr.

Da nun die Helgolander Lootsen denselben Nachmittag mit der Helgolander Schnicke absegeln wollten; so liessen sie ihre Forderung, unter der Bedingung, gleich baares Geld zu erhalten, bis auf ein ordinaires Lootsgeld von 80 Rthlr. herunter; allein der Schiffer blieb bey seiner vorigen Antwort: "ich gebe nicht mehr als 30 Rthlr." Ich machte hierauf dem Schiffer die Vorstellung, die Sache durch die Herren Schiffer-Alten, oder gute Männer, welche er sich selbst wählen könnte, entscheiden und beendigen zu lassen; er antwortete mir aber: "es sollen weder die Schiffer-Alten noch sonst jemand darüber urtheilen; ich gebe durchaus nicht mehr als 30 Rthlr." Ich stellte dem Capitain hiegegen vor, daß er unmöglich sein eigner Richter seyn könnte, und wie er, zufolge seines eigenhändigen Scheines, sich verpflichtet hätte, nach den hiesigen Gebräuchen der Lootsen ihren verdienten Lohn reguliren zu lassen; daß man ferner vor allen Dingen dafür

Sorge

Sorge tragen müßte, daß ein solcher Schein seinen Werth bey den Lootsen nicht verlöhre, weil die Schiffahrt ohnedem sonst nicht bestehen könnte; er möchte bedenken, welche üble Folgen daraus entstünden, indem man ja offenbar den Lootsen hiedurch ein Recht gäbe, Schiff und Gut nicht eher zu verlassen, bis sie ihre völlige Bezahlung erhalten hätten; und verschiedene andere unangenehme Sachen mehr.

Allein alle diese Vorstellungen und Bemühungen schaften keinen andern Nutzen, als daß der Capitain Castels, statt 30 Rthlr. 40 Rthlr. offerirte.

Den Nachmittag, als den 23sten Juny, segelte die Helgolander Schnicke von hier ab. Die Lootsen ersuchten mich, vor ihrer Abreise, ihnen 10 Rthlr. vorzuschiessen, um ihre hiesigen Schulden damit zu bezahlen, und die Kosten ihrer Rückreise damit zu bestreiten. Ich that dieses mit vielem Vergnügen; denn die armen Leute waren in einer üblen Lage, ohne Geld, ohne Hülfe, und verschuldet.

Was

Was nachher weiter in der Sache vorgegangen, erhellet aus nachstehendem Supplicato, und beweiset abermals die Nothwendigkeit, daß die Helgolander und Blankeneser bey solchen Vorfälleu hier einen sachkundigen Mann haben müssen, der ihnen, ohne Interesse, redliche Dienste leistet, und zugleich den Gegnern sein offenes und unpartheyisches Betragen beweiset, indem er jedesmal bereit seyn muß, die Forderung sey auch noch so groß, es hier durch gute Männer, oder durch die Herren Schiffer-Alten entscheiden zu lassen; auch ist es sehr bekannt, daß die Helgolander und Blankeneser zuweilen 2 bis 3000 Rthlr. fordern, was oft mit 200 oder 300 Rthlr. abgemacht wird.

Um hier aber zu beweisen, daß ich hiebey ohne alles Interesse handele, darf ich mich nur öffentlich auf das Zeugniß der Helgolander und Blankeneser berufen, welchen ich die mehreste Zeit, ohne etwas für meine Bemühungen zu berechnen, diene, und gedient habe, und wovon unten stehende Berechnung auch ein Beweiß ist.

Da

Da nun, wie oben erwähnt, alle Versuche zur gütlichen Beylegung der obigen Sache, vergeblich waren, wurde die Sache von der Diehle, auf mein Gesuch ad amplisſ. Senatum verwiesen, woselbst ich folgende Vorstellung und Bitte eingab:

P. P.

Meine außen rubricirte Mandanten haben das von Cadix anhero kommende Schiff, Sans Blas, geführt vom Capitain Castels, nebst Ladung und Equipage, aus der gefährlichsten Lage, worin es sich befand, gerettet, und nunmehr wird ihnen der so sauer verdiente Lohn, auf die ungerechteste Art vorenthalten. Die näheren Umstände verhalten sich folgendermaßen:

Am 19ten Juny dieses Jahres, wurden meine Mandanten, und deren Consorten, das quästionirte Schiff, ohngefehr eine Meile von den Klippen gewahr; auch hatte der Capitain eine Nothflage ausgesteckt, und einen Matrosen in den

Topp

Topp des großen Mastes steigen lassen, um durch Winken und Zeichen-Geben Hülfe zu suchen. Bey dieser so dringenden Gefahr eilten meine Mandanten und Consorten, sogleich, 10 Mann stark, den Nothleidenden zu Hülfe zu kommen, um, wo möglich, das Schiff und die Ladung vom unvermeidlichem Untergange zu retten. Der Capitain verlangte ihre Hülfe, und nahm 3 Mann, als Lootsen, in das Schiff, welche auch mit unbeschreiblicher Arbeit und Sorgfalt, so glücklich waren, das Schiff, den 20sten Juny, unter beständigem Sturme und Regen, in Cuxhaven vor Anker zu bringen. Der Capitain accordirte nichts, sondern versprach sehr dankbar zu seyn, wenn sie ihn retteten, auch gab er ihnen einen Schein an den Mackler Sprinckhorn mit, vid. Anlage sub No. I. um die Leute nach hiesigem Gebrauche, zu bezahlen. In der sichern Hoffnung, daß man gegen eine so rechtmäßige Forderung nichts einwenden würde, meldeten sich meine Mandan-

ten

ten bey dem Mackler Johann David Bröðermann, welchem statt des Macklers Sprinckhorn die Besorgung übertragen worden, und verlangten für alle Gefahr und Arbeit, nicht mehr als die äusserst billige Summe von ein hundert und zwanzig Reichsthaler. Allein zum größten Erstaunen wurden sie zurückgewiesen, und ihnen ein Douceur von dreißig Reichthaler, für alles, angeboten. Um alle Weitläuftigkeiten zu vermeiden, trug ich für meine Mandanten, der bekannten hiesigen Verfassung und rechtlichen Gewohnheit gemäß, darauf an, die Sache der Entscheidung der Schiffer-Alten zu überlassen, oder auch von jeder Seite zwey gute Männer zu erwählen, besonders da der Capitain sich schriftlich dazu anheischig gemacht, die Sache nach hiesigem Gebrauche abzumachen. Allein jede Bemühung dieser Art war vergebens, und ich war genöthigt, klagbar zu werden. Der Capitain erschien auf die wiederholten Anforderungen

nicht, und der bey dem Mackler Brödermann, junior, angelegte Befehl, war ebenfals von keinem Nutzen, wie die angebogenen Protocolle ergeben, da denn Sr. Hochw. der Herr Senator, und p. t. ältester Herr Prätor, Hr. W. Amsinck, J. U. L. auf mein gehorsamstes Gesuch, um eine schleunige Verfügung, daß der jeden Tag segelfertige Capitain, nicht vor ausgemachter Sache von hier reisen möchte, die Sache ad amplissimum Senatum zu verweisen geruheten, weshalb ich mandat. nom. wider besagten Capitain Juan Castells zu suppliciren gedrungen werde. Ich würde nicht verfehlt haben, um einen Arrest bey dem Empfänger der Ladung nachzusuchen, allein dieser ist der Spanische Consul, Herr de Romana, und so habe ich unter diesen Umständen darauf Verzicht thun müssen, da ich bey der geringsten Willfährigkeit von seiner Seite, auf die ich für meine Mandanten doch wohl hätte Anspruch machen können, aller Weitläuftigkeit

tigkeit überhoben gewesen wäre. Die Forderung meiner Mandanten, welche so äußerst billig ist, wird noch dadurch gerechtfertiget, daß der Mackler Sprinckhorn für den Spanischen Schiffer Juan Antonio Bernedo, an Lootsengeld, hundert Reichsthaler bezahlt hat, wo beyweitem diese Mühe und Arbeit nicht geschehen, und nicht die mindeste Gefahr vorhanden gewesen; auch ist es notorisch, daß ein fremder Schiffer, ohne in Noth zu seyn, 80 bis 120 Rthlr. Lootsengeld bezahlen muß. Ueberdem wage ich es noch Ew. rc. vorzustellen, wie großen Einfluß eine solche Behandlung der Leute, welche ihr Leben wagen, um Schiff und Gut zu retten, auf das ganze Commercium habe, indem ihre Neigung zu helfen, sehr leicht in die gegenseitige, für sie nützlichere, aus der Bergung der verunglückten Schiffe, Vortheil zu ziehen, verwandelt werden, und auch dieses Betragen rechtliche Beschwerden fremder Mächte veranlassen könne.

 Es

Es gehet demnach an Ew. ꝛc. meine gehorsamste Bitte, Hochdieselben geruhen vorgängig zum Versuch der Güte, eine Commißion auf Ihro Hochw. die Herren Senatores Heise und Klefker zu verfügen, in Entstehung dessen aber, den Supplicaten in die Bezahlung der ein hundert und zwanzig Reichsthaler, cum expensis omnimodis,* zu condemniren, interimistice aber noch in heutiger hoher Seßion, bey der Behörde, die Verfügung zu treffen, daß der Schiffer nach dem Art. 27. der neurevidirten Pilotage-Ordnung, de 18. Febr. 1780. (vid. Sammlung Hamburg. Gesetze, Th. 1. Pag. 127.) bevor er der eingeklagten Lootsen-Gelder wegen Richtigkeit getroffen, nicht aus dem Baume gelassen werde.

Ich verharre mit der aller vollkommensten Hochachtung

Ew. ꝛc.

gehorsamster

Im Anfang Aug. 1792.

Conrad Glashoff,
mand. nom.
Jacob Paul Nummels
& Consorten.

Dieses Supplicatum beweiset, daß die Verhandlung auf der Diehle, bey dem S. T. Herrn Prätore, bis an den Tag der Commißion, wo es verglichen worden, über 5 Wochen gewährt habe. Unter der Zeit aber war der Schiffer Juan Castells, mit seinem Schiffe bereits wieder von hier von der Stadt abgesegelt, und um keinen weitläuftigen kostspilligen Proceß zu führen, mußte ich folgenden elenden Vergleich eingehen.

Der Capit. Castells zahlte 63 Rthlr. CMk. 189.
Davon gieng ab 3 Rth. für einen Tag
Quartier . . 9.

Mithin für Lootsgeld CMk. 180.

Hievon gieng ab an Kosten:
An Advocatur und Procuraturkosten Mk. 74.
An die Lootsen für Zehrungskosten
und Reisegeld . . — 30.
Für eine gerichtliche Vollmacht,
Schreiber- und Bothenlohn,
Briefporto, Berichte nach
Helgoland rc. . 24. 12 — 128. 12.

Bleibt Saldo Cour. Mk. 51. 4ß.

Für

Für meine vielen Bemühungen hätte ich auch gerne 12 = 15 Rthlr. berechnen können, ich habe aber nichts genommen, sonst hätten die armen Leute gar nichts erhalten.

Die Ursache, warum ich diese Verhandlung so deutlich und weitläuftig aus einander gesetzt habe, ist, es recht einleuchtend zu machen, wie viele wichtige Ursachen vorhanden sind, jedesmal den Weg der Güte zu wählen, um langwierige und kostspillige Proceße zu vermeiden, durch deren Beendigung gewöhnlich beyde Theile einen großen Theil ihres vermeintlichen Rechts einbüssen.

Ertheilte Beantwortungen einiger mir eingesandten Fragen.

Es wird gefragt:

I. Ob die Aufmachung einer Avarie - grosse, an dem Bestimmungsplatze des Schiffes, und der Ladung, geschehen müsse, oder nicht?

Ant=

Antwort. Der Löschplatz ist jedesmal derjenige Ort, wo die Avarie-grosse reguliret werden muß; es steht jedoch den Ladungs-Interessenten frey, daß es, wenn nemlich der Capitain durch seine Correspondenten darinn mit einstimmt, und einwilliget, an dem Ladungs- oder einem andern Orte, geschehen kann.

Vid. Assecuranz-Ordnung, Tit. XXI. Art. 13.

"Wenn einem Schiffe oder Ladung, auf der "Hinreise, einiger Schade zustößt, so kann "derselbe an dem Orte, da die Ladung ge-"schiehet, wol reguliret werden; im Fall es "aber daselbst nicht füglich zu thun wäre, "soll solches allhier geschehen.

II. Wenn die Avaries-grosses an dem Löschungsplatz aufgemacht werden müssen, ob sie alsdann den Formalitäten und Gesetzen des Landes, wozu der Löschungsplatz gehört, unterworfen sind, oder nicht?

Antwort. Allerdings müssen sich hier die Ladungs-Interessenten, mit dem Schiffer, auch den Gesetzen und Gebräuchen des Lan-

des



des, wo die Ladung gelöscht wird, unterwerfen.

III. Ob ein Mann, ohne von Amtswegen dazu befugt, oder irgends dazu angestellt zu seyn, das Recht hat, als bloßer Privatmann, und aus eigener Macht, die Regulirung einer Avarie-grosse zu machen?

Antwort. Wenn an dem Löschplatze sich eine hiezu öffentlich authorisirte Person befindet, so muß es durch dieselbe geschehen; widrigenfalls können die Empfänger der Ladung mit Einwilligung des Capitains, eine dazu taugliche Person, zu diesem Geschäffte bevollmächtigen.

IV. Ob eine solche Aufmachung, wenn es ihr an aller Formalität fehlt, und sie gegen die Gesetze des Landes, in dem sie gemacht ist, anstößt, gelten kann, oder nicht?

Antwort. Wenn eine solche Aufmachung offenbar gesetzwidrig ist, so brauchen sich solche, weder die Ladungs-Interessenten, noch der Capitain, noch die Assecuradeurs, gefallen zu lassen.

V.

V. Wann denn eine solche Aufmachung, wie man glaubt, ungültig ist, kann denn die Dispache des Herrn Lienau, welche darnach geformt und eingerichtet worden, rechtmäßig und richtig seyn, oder nicht?

Antwort. Wenn man hieselbst eine solche gesetzwidrige Dispache nachmachte, so braucht man, obgleich der Herr Dispacheur allhier authorisirt ist, sich solches nicht gefallen zu lassen, sondern man kann darüber seine Klage bey dem Admiralitätsgerichte anbringen.

VI. Ob nach den Regeln, Gesetzen, und dem guten Glauben, im Handel, dergleichen unzweckmäßige Aufmachungen nicht umgestossen und verändert werden können?

Antwort. Diese Frage ist durch das kurz Vorhergehende schon beantwortet. Wenn nemlich die Beweise, gegen die gesetzwidrige Dispache, deutlich und gesetzmäßig auseinandergesetzt, und als gültig und zulänglich angenommen sind; so wird durch ein Urtheil der Admiralität dem Herrn Dispacheur aufgetragen, die Aufmachung abzuändern, wovon

Pro Memoria.

Ein Handlungs-Haus in B.... hat ein schwedisches Schiff, zufolge der Charte-partie, von Frankreich nach Westindien, und zurück befrachtet, und ist in der Charte-partie ausdrücklich angezeigt:

§ 5. Sollen dem Capitain schlechterdings keine Contrebande, oder in den Traktaten verbotene Waaren, sondern blos Wein, Branntewein, Mehl, gesalzenes Fleisch, Leinewand, und andere erlaubte Krahm-Waaren gegeben werden.

womit demnach das Schiff beladen, und von Bourdeaux expediret worden war, kurz darauf aber von einem Englischen Kaper in England aufgebracht, und nach Verlauf von circa 20 Monaten, von den Lords der Admiralität, folgende Sentence ausgesprochen, und publiciret wurde:

"Daß

"Daß das geladene Mehl und Fleisch
"für ein schwedisches Schiff, zufolge der
"Tractaten, Contrebande wäre."

Hierauf war das Mehl und Fleisch confiscirt worden, das Schiff, und der übrige Theil der Ladung aber freygegeben.

Nun entstehen hier die Fragen, da das Schiff, Monatsweise befrachtet ist, und die Schuld nicht an der Ladung, sondern an dem Schiffe gelegen hat:

I. Ob die Befrachter verbunden sind, dem Schiffer die veraccordirte monatliche Fracht, und andere Kosten, zu bezahlen, oder nicht?

II. Ob die Assecuradeurs nicht verpflichtet sind, das confiscirte Mehl und Fleisch, nebst allen daraus entstandenen Kosten, wie auch den Bedarb von dem übrigem Theile der Ladung zu bezahlen; oder ob der Befrachter sich zuerst an den Schiffer halten muß, weil der Schiffer, gegen seine Tractaten, Mehl und Fleisch geladen hat?



Antwort:

Nachdem ich die Charte-partie genau durchgesehen, und mir die Umstände, bey diesem Vorfalle, gehörig erzählen lassen, auch dabey die Sentenz der Lords in England in Ueberlegung genommen; so finde ich, daß diese Sache äußerst critisch und schwer zu beurtheilen sey, und auch vielleicht durch einen langwierigen und vieljährigen Proceß nicht entschieden und beendigt werden dürfte. Ich halte es demnach, bey so bewandten Umständen, für das beste Mittel, diese Sache in Hamburg oder Amsterdam, durch gute Männer entscheiden zu lassen; weil ich überzeugt bin, daß sich in diesen beyden großen Handelsstädten, verschiedene erfahrne und kluge Kaufleute und andere einsichtsvolle Männer befinden werden, die diese verwickelte Sache, am gründlichsten und gesetzmäßig auseinander zu setzen, im Stande sind. Inzwischen will ich Ihnen, mit vielem Vergnügen, meine Gedanken über diese Sache mittheilen.

Die Charte-partie, welche der Schiffs-Capitain, mit dem Kaufmanne geschlossen hat, muß, meiner Meinung nach, hier zuerst zur Grund-

Grundlage genommen werden. In derselben heißt es nun, wie ich schon oben angeführt habe.

§. 5. Sollen dem Capitain schlechterdings keine Contrebande, oder in den Tractaten verbotene Waaren, sondern bloß Wein, Brandtewein, Mehl, gesalzen Fleisch, Leinewand, und andere erlaubte Krahm-Waaren, gegeben.

Die Lord's der Admiralität sagen in ihrer Sentenz: "daß das geladene Mehl und Fleisch, "für ein Schwedisches Schiff, zufolge des "11ten Artikels der zu Whitehall geschlossenen "Tractaten, Contrebande wären"; und ist demnach das Mehl und Fleisch für rechtmäßiges Prisen-Guth erkannt und confiscirt, der übrige Theil der Ladung aber freygegeben würden.

Man sieht hier offenbar, und beym ersten Anblicke, deutlich ein, daß dem Befrachter hier nicht die geringste Schuld beyzumessen sey, daß das Schiff 20 Monathe in England gelegen; mithin kann demselben auf keinerley Art, die veraccordirte monathliche Fracht, für

die

die 20 Monathe abgefordert werden. Dahingegen aber müssen dem Capitain, nach den See-Gesetzen, und Usançen die Monaths- und Kost-Gelder der Equipage, in der Avarie-grosse bezahlt, und im Fall das Schiff seinen bestimmten Löschplatz nicht erreicht, dem Schiffer auch einige Monathe Fracht vergütet werden.

Was aber die confiscirten Waaren, wie auch den Bedarb der übrigen Ladung anbetrifft; so müssen die Assecuradeurs dieses alles, nebst der Avarie-grosse bezahlen. Allein für die Conjuncture und Verminderung der Waaren aber, braucht der Assecuradeur nicht einzustehen. Die Assecuradeurs können freylich dem Versichertem Ordre und Vollmacht geben, für ihre Rechnung und Risico, dem Schiffer einen besondern Proceß zu formiren, wegen des 5ten §vi in seiner Charteparti; allein da der Aufenthalt durch höhere Macht geschehen ist, so wird der Schiffer wahrscheinlich in allen Gerichten freygesprochen werden, zumal da der Friede ohnehin die Unmöglichkeit dieser Expedition gestattet. Es

wäre

wäre daher, meiner Meinung nach der beßte Weg, es durch gute, einsichtsvolle und erfahrne Männer entscheiden zu lassen. Sollte nun die Sache auf diese Art nicht zu entscheiden seyn; so sagt der 11te §. in der Charte-partie:

"Falls aber dem Schiffe, auf der Hin- und "Herreise eine Avarie extraordinaire, oder "grosse, zustieße; so wird dieselbe, da die "Assecuranz in Hamburg geschiehet, durch "den Hamburgischen Dispacheur aufgemacht, "und wenn ja der eine oder der andere Theil "damit nicht zufrieden seyn möchte, durch "unpartheiische Schiedsrichter, nach Preus-"sischen See-Rechten revidirt werden.

Der Befrachter und Verfrachter ist mithin verbunden, sich dem Urtheile von guten Männern zu unterwerfen; allein ohne die Zustimmung und Bewilligung der Assecuradeurs könnte es doch nicht geschehen. Es müssen also dieselben dem Vergleiche erst beytreten.

Da ich das Königl. Preussische See-Recht so sehr gründlich nicht kenne, auch hier bey diesen Vorfällen, die Gesetze sich nicht deutlich genug erklären, und also diese Vorfälle, nach

der gesunden Vernunft und nach Usançen beurtheilen muß; so bin ich zu jeder Zeit bereit, falls ich mich in einigen Punkten sollte geirrt haben, die Einwendungen und Berichtigungen einsichtsvoller und erfahrner Männer, mit Dank anzunehmen, und mich mit einem Jedem, der sich dieser und meiner andern Abhandlungen wegen, mit mir einlassen will, schriftlich zu unterhalten.

Pro Memoria.

Als im Jahre 1788. das Schiff die Vigilantia, Capitain Taake Petersen, nach Barcellona und Carthagena bestimmt, hieselbst in Ladung lag, erhielt ich von einem der Herren Einlader ein Schreiben, ohngefehr folgendes Inhalts:

P. P.

"Ich habe meinen Assecuradeurs angezeigt, "daß man vielleicht die Ladung aus dem "Schiffe Vigilantia ausladen, und in "ein anderes freyes Schiff transportiren "würde.

"würde. Ich erhielt aber von den Af-
"securadeurs zur Antwort: Dieses können
"sie ohne unsere Einwilligung nicht thun,
"auch verlange ich in diesem Falle 1 p Ct.
"Verbesserung der Prämie, weil die Jahrs-
"zeit so viel später wird ꝛc.

"Da die Lage der Sache Ihnen nun be-
"kannt, weil das Schiff nemlich an Sie
"addressirt ist; so erbitte ich mir Ihre Mei-
"nung und Ihre Gedanken über diesen Vor-
"fall. ꝛc.

Dieses war die Veranlassung der folgenden Ab-
handlung, die ich ihm auf sein Begehren, als ein
Gutachten, zur Antwort übersandte.

Der Zwist und die Streitigkeiten, welche oftmahls zwischen dem Versicherten, und dem Versicherer, bey Gelegenheit und über die Wiederausladung eines Schiffes entstehen können kann, meiner Meinung nach, durch eine richtige Beantwortung der beyden nachstehenden Fragen, sehr leicht gehoben und entschieden werden.

I. Wenn Ladungs-Interessenten mit dem Schiffer, sich per vota majora entschliessen, zum allgemeinen Besten, ein Schiff zu entladen, und dieselbe Ladung, unzertrennt, in ein ander Schiff, worinnen noch nichts geladen ist, zu transportiren; sind die Assecuradeurs hier verbunden zu consentiren?

II. Ist der Versicherte verbunden, in diesem Falle, seinen Assecuradeur von dem Risico zu entlassen; oder ist der Assecuradeur verpflichtet, den Risico, ohne Vergütung, zu übernehmen?

Die Hamburgische Assecuranz- und Avarie-Ordnung, enthält keinen Artikel, der sich so ganz gerade auf die itzige Lage und Umstände paßte; indessen finden wir doch etwas davon Tit. V. Art. 11 & 5. enthalten.

Meiner Meinung nach, ist und bleibt die Hauptsache immer dieses: Gesetzt, es würde durch eine Zusammenkunft sämmtlicher Ladungs-Interessenten mit dem Schiffer, (ich will nun Capitain Taake Petersen, das Schiff, die Vigilantia, nach Barcellona und Carthagena desti-

destinirt annehmen,) wobey jeder seine Gründe pro & contra vorbrächte, und ein Notarius das Protocoll führte; die Sache mag nun entweder Kriegs=Conjuncturen, oder daß die Equipage, wegen Türken=Gefahr, die Reise zu thun, sich weigerte, oder daß ein Schiff, wegen erlittenem Schaden, seine Reise nicht fortsetzen könnte, kurz, jeden Umstand, der durch außerordentliche Vorfälle, ohne Veranlassung der Einlader, sich ereignen könnte, betreffen;

Vid. Langenbeck Tit. XIV. Art. 11.

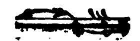
per plurima vota beschlossen: die innhabende Ladung zu löschen, und ganz in ein anderes gutes neutrales Schiff zu überladen; so muß der Versicherte solches seinen Assecuradeurs sogleich anzeigen, und der Assecuradeur ist verbunden, die Anzeige anzunehmen, ohne daß der Versicherte nöthig hat, vorhero anzufragen, und ohne eine höhere Prämie zu erhalten, weil die Ladung unzertrennlich bleibt, und es zum allgemeinem Besten so beschlossen worden.

Würde hingegen von den Ladungs=Interessenten beschlossen, die Ladung zertheilt



theilt zu löschen, und sie, nach Gutdünken, in dieses oder jenes Schiff zu verladen; alsdenn ist der Assecuradeur an der einmal gezeichneten Prämie nicht gebunden, sondern es gehört ihm, in diesem Falle, ½ pCt. ristorno, und sein Risico hört auf, weil man die Ladung gebrochen, und ein jeder nach seinem Privat-Nutzen disponirt hat; auch könnte es sich grade treffen, daß der Assecuradeur auf einem anderm Schiffe, das geladen hat, schon besetzt wäre. Dieses ist aber nicht der Fall bey einem ganz ledigen Schiffe, welches die ganze Ladung unzertrennlich übernimmt, und wodurch das allgemeine Beste befördert wird.

Das Wort, bedachte und unbedachte Fälle, bindet den Assecuradeur übrigens stillschweigend, und in Fällen, wo die Gesetze nicht deutlich genug reden, muß man nach der Natur und Beschaffenheit der Umstände, nach der Vernunft und der Analogie schliessen und entscheiden; denn es kommen täglich neue Vorfälle bey der Assecuranz und der Avarie vor, welche bloß auf die eben bemerkte Art decidirt werden können.



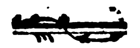
Es ist demnach sehr natürlich und einleuchtend, daß nemlich der Assecuradeur consentiren muß; vorausgesetzt, daß das Ganze der Ladung unzertrennlich bleibt, weil ja sein eigenes Risico vermindert wird; und er in allen Fällen, an die Stelle des Versicherten tritt. Dieses behauptet auch Langenbeck J. V. D. und die Holländ. Seegesetze ganz klar.

Diese wichtige Streitigkeiten dienen anbey zum Beweise, wie sehr daran gelegen, und wie wichtig und höchst nöthig es sey, die Pflichten und Verbindlichkeiten der Assecuradeurs gegen die Versicherten, und der Schiffer gegen ihre Einlader, auf einen gewissen Fuß und Grund zu setzen.

Um obige Fragen aber noch heller in's Licht zu stellen, und mehr auseinander zu setzen, will ich, in Ermangelung positiver Gesetze, noch einige Beispiele anführen.

Das Schiff, die Perle, Cpt. Joh. Heinr. Dulz, war im vorigem Kriege, zwischen Dännemark und Algier, fast ganz nach Cadix beladen. Die Ladung wurde unzertrennlich ganz in ein anderes Schiff übergeladen; der Capt. erhielt pr. jeden Ducat pr. do

2 Mark



2 Mark Cour., mithin die halbe Fracht. Es wurde dieses den Assecuradeurs gehörig angezeigt, welche alle den neuen Risico mit vielem Danke annahmen. Zur selbigen Zeit lag Capt. Hugbert Völckert ganz beladen in Mallaga auf Hamburg. Die Ladung wurde in ein anderes Schiff übergeladen, die Assecuradeurs nahmen den neuen Risico gleichsfals, wie billig, gerne über sich, und der Schiffer erhielt die halbe Fracht; obgleich die Ursache nicht an der Ladung, sondern an dem Schiffe, oder dessen Flagge lag. Und so könnte ich noch viele Beispiele anführen, wo man dergleichen vorkommende ähnliche Fälle, gleichförmig behandelt und entschieden hat, daß folglich daraus schon eine Observanz und Gewohnheitsrecht mit Gründen zu behaupten steht.

Da noch überdem alle diese Verhandlungen, offenbar zum Nutzen der Assecuradeurs abzielen; so können sich diese ja auch unmöglich für berechtigt halten, mehr an Prämie deshalb zu verlangen, vielmehr können sie froh seyn, daß auf diese Art die Verminderung ihres Risico bewirkt worden.

Man

Man könnte gegen meine obenangeführten Beispiele vielleicht einwenden: ja damahls war Krieg declarirt, und nun ist der Fall ganz anders. Schiffer Taake Petersen giebt darauf zur Antwort: Ich bin zwar nicht verbunden eher zu segeln, bis mein Schiff völlig beladen ist; dies aber bey Seite gesetzt, so verlangen die See-Gesetze von mir:

Vid. Langenbeck Dr. p. 41.

"Wenn ein Schiffer Güter eingenommen, "und zugeladen hat, und alsdann nun "Kriegsempörungen entstehen; so soll er sein "Schiff und Ladung nicht in Gefahr setzen, "sondern mit seinen Einladern und Schiffs-"Equipage Rath halten.

Geschieht dieses nun, so ist es doch wohl sehr natürlich, daß die Assecuradeurs, sie mögen sich aufhalten, wo sie wollen, sich gefallen lassen müssen, was die Einlader mit dem Schiffer per vota majora beschliessen; doch versteht es sich, daß die Ladung unzertrennlich bleiben muß, bis an den Ort ihrer Bestimmung.

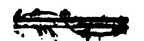
Dahingegen giebt es freilich andere Fälle, wo man, wenn der Assecuradeur sich an dem

Orte der Verhandlung aufhält, verbunden ist, nicht ohne seine Einwilligung zu disponiren; dieses betrift aber besondere Vorfälle, und keine allgemeine, denn leztere werden jedesmal per vota majora entschieden. Am deutlichsten erklären sich über diese Vorfälle, die Holländ. Gesetze. Unsere Assecuranz-Ordnung redet davon sehr dunkel.

Ich muß hier auch noch den Fall bemerken: wenn nemlich ein Schiff von verschiedenen Ladungs-Interessenten beladen wäre, und Einer oder Einige von ihnen wollten ihre Güter wieder löschen; so steht es dem Schiffer unter folgenden Bedingungen frey. Der Kaufmann muß nemlich:

1. Den Schiffer befriedigen und schadlos halten.
2. Auch den übrigen Einladern für den daraus entstandenen Nachtheil haften.

Dieses aber fällt beydes weg, wenn per vota majora die ganze Ladung gelöscht wird; denn in diesem Falle muß der Schiffer, nach dem Dänischen See-Rechte, Cap. 2. Art. 4. die halbe Fracht bezahlt erhalten.



Hamburgis. S. R. Tit. 15. Art. 3.
Preußisches S. R. Cap. 5. Art. 10
& 12.

Ist das Schiff aber bereits aus dem Hafen geholt, und auf der Reise unterwegens; so müssen die Einlader die ganze Fracht bezahlen.

Man siehet nun aus diesem ganz klar, daß Cpt. Taacke Petersen sich gesetzmäßig gegen seine Herren Einlader betragen hat, wie auch, daß es ihm unmöglich gewesen, das Verlangen eines jeden einzelnen Einladers zu erfüllen. Denn:

Einige verlangten, daß ein Theil der Ladung, gegen Bezahlung der halben Fracht, gelöscht werden sollte; Andere, daß er unverzüglich beym erstem gutem Winde segeln sollte;

Noch Andere wollten gegen den Schiffer protestiren, wenn er seine Ladung brächte, und er sollte so lange warten, bis die Kriegsempörungen sich erst mehr entwickelt hätten. Verlangte man hier nun nicht offenbar etwas Unmögliches von dem Schiffer, denn wie konnte eines jeden sein Verlangen erfüllen? Was folgt also aus allen diesen? Man muß nach dem

See-

See-Rechte, es der Entscheidung per vota majora überlassen. Alles aber, was nun durch eine solche gesetzmäßige Handlung beschlossen wird, zwischen den Einladern und dem Schiffer; das muß der Assecuradeur sich gefallen lassen, und der Versicherte ist zufolge des Hamburgischen See-Rechts, nur verbunden, dem Assecuradeur davon eine getreue Nachricht zu geben; denn der Assecuradeur ist in allen bedachten und unbedachten Fällen dem Versicherten verpflichtet, bis die Güter an dem bestimmten Orte gelöscht, und in sichere Verwahrung gebracht sind. Alles dieses ist in des Hamb. Stadtbuchs Schiff- und See-Rechte, und in der Hamb. Assecuranz-Ordnung enthalten, obgleich die Stellen sehr dunkel sind, und nicht entscheidend genug hievon handeln. So finde ich z. B. in allen diesen Gesetzen nicht eine Stelle, die da sagte: daß der Versicherte verbunden sey, den Assecuradeur von seinem Risico zu entlassen, und noch dazu ihm 1 pCt. zu vergüten, NB. wenn alles Vorhergehende gesetzmäßig verhandelt ist.

Ich finde aber im Gegentheile, daß alle Gesetze darin übereinstimmen, daß der Assecuradeur

deur das Risico des Versicherten übernimmt, von dem Augenblicke an, da die Güter vom Lande abgenommen werden, bis sie an den Ort ihrer Bestimmung angelangt sind. Ferner: daß er sich gänzlich an die Stelle des Versicherten setzt;
daß derselbe für alle bedachte und Unbedachte Fälle haftet;
daß er den Versicherten gänzlich schadlos hält.

Man könnte hier noch einwenden: "Es giebt "einige Ausnahmen in den Gesetzen, die der "Assecuradeur für sich hat;" ich antworte aber: "Dies sind nur diejenigen Fälle, wo der "Versicherte eigenmächtig disponirt, oder nach "seinem Privatnutzen, einige Veränderungen "mit den Gütern, in Hinsicht der Reise gemacht "hat, oder die Güter von einem Schiffe ins andere "überladen läßt, oder wenn sonst eine Reise "durch seine particulaire Schuld nicht fortgesetzt "werden kann." Bey allen diesen und mehrern particulairen Vorfällen, befreyen die Gesetze den Assecuradeur von seinem Risico. Allein alle solche Fälle, die durch eine höhere Macht

Ver-

Als Bruno im Jahr 1784 weder von diesem Schiffe, noch von dem Schiffer, seit dessen Absegelung die geringste Nachricht erhalten hatte (so wie er sie auch bis izt noch nicht erhalten hat) verlangte er von seinen Assecuradeurs die Bezahlung des totalen Schadens; die Assecuradeurs in Bremen hingegen, verlangten erst die Instruction zu sehen, welche Bruno dem Capt. A. B. gegeben hatte. Obgleich nun Bruno, laut seiner in Händen habenden Police "im Fall von Schaden nichts als die Police zu produciren" hiezu nicht verpflichtet war: so that er es doch, weil seine Police eben so lautete, wie hundert andere von der Art. Die Assecuradeurs machten hierauf die ganz besondere Einwendung: in der Instruction für Capit. A. B. stehe, daß er mit dem Schiffe Madera ansegeln solle; mithin hätte man in der Police nicht setzen müssen: mit Freyheit, Madera anzulaufen.

Es entstehen demnach hiebey folgende Fragen:

I. Ob die Einwendung der Assecuradeurs in Bremen gegründet sey, daß, da in der

In-

Instruction stehe, daß der Schiffer mit dem Schiffe Madera ansegeln solle, man in der Police nicht hätte setzen müssen: mit Freyheit Madera anzulaufen?

II. Ob nicht vielmehr da in der Police stehe, daß im Fall von Schaden keine Charte-partie, oder andere Documente vorzuzeigen wären, der Inhalt der quästionirten Instruction, die Assecuradeurs ganz und gar nicht angehe, noch weniger sie befugt wären, einige Einwendungen daraus herzunehmen; sondern sie sich lediglich die Clausel in der Police: mit Erlaubnis, Madera anzusegeln zur Richtschnur dienen lassen müßten?

III. Ob daher die Bremer Assecuradeurs nicht schuldig und verpflichtet wären, ihre versicherten Summen zu bezahlen, wie solches die Hamburgischen Assecuradeurs bereits mit 92 pr. Ct. bezahlt haben?

Man verlangte über diese Sache mein unpartheyisches Gutachten, und ich ertheilte hierauf folgende Antwort:

Wenn Bruno beweisen kann, daß er zu der Zeit, wie er die Assecuranz nach Hamburg aufgegeben, weder eine gute noch schlimme Nachricht von dem Schiffe C. gehabt, wie auch, daß es durch die Instruction dem Schiffer nicht schlechterdings vorgeschrieben sey, Madera anzulaufen, sondern daß es ihm durch den §. 24 frey gelassen blieb, zu thun, was er für gut fände, und daß diese Freyheit durch mündliche Instruction nicht eingeschränkt, sondern bestätigt sey; so bin ich der Meinung, daß die Bremer Assecuradeurs den Schaden zu bezahlen verbunden sind, vorausgesezt, daß das Vorhergehende klar und deutlich bewiesen sey. Der Beweis dieser Behauptung liegt, wie ich glaube, in folgenden Grundsäzen:

Bruno in Kopenhagen ließ durch seinen Freund in Hamburg, im Monathe Septbr. die Assecuranz in Hamburg und Bremen besorgen, und im Monathe März, war das Schiff bereits von Helsingör abgesegelt. Diese Freiheit erlauben die Assecuranz-Gesetze dem Kaufmanne; jedoch ist derselbe verbunden,

bunden, solches dem Assecuradeur in der Police anzuzeigen; auch hat der Assecuradeur das Recht, im Falle eines Schadens, von dem Versichertem zu verlangen, daß er sich durch einen Eid, daß er nemlich zu der Zeit, da er die Versicherung thun lassen, keine schlimme Nachricht von dem Schiffe gewußt, reinigen solle.

Hierdurch wäre also der eine Einwurf gesetzmäßig gehoben.

Was aber diejenige Frage anbetrift, deren richtige Beantwortung und Auseinandersetzung, hier gleichsam als die Grundlage des ganzen Gebäudes zu betrachten ist; so gestehe ich gerne, daß dieselbe weit schwieriger und schwer zu entscheiden sey, und bescheide mich daher, daß ich vielleicht nicht den gehörigen Gesichtspunct getroffen habe, zumal da eine solche Entscheidung gröstentheils vom arbitico des Richters abhängt, und sehr füglich mit einem Glücksspiele, wo die Sachwalter die Karten mischen, und die Schiedsrichter sie ausspielen, verglichen werden könnte.

Die Assecuradeurs in Bremen sagen nemlich:

"da in der Instruction, welche dem Capit.
"A. B. mitgegeben, ausdrücklich steht, daß
"er mit dem Schiffe Madera ansegeln
"solle; man in der Police nicht hätte setzen
"müssen: mit Freiheit Madera anzulauffen.
Die bey den Assecuranz-Comp. der Stadt Bremen vorkommende Havereyen, werden nach den Amsterdammer Avarie- und Assecuranz-Gesetzen regulirt; in denselben heißt es aber:

"Wenn ein Assecuradeur glaubt, daß der
"Versicherte die Assecuranz nicht auf Treu
"und Glauben aufgegeben; so ist der Ver-
"sicherte verpflichtet sich zu legitimiren. rc

Da nun die Assecuradeurs in Bremen glauben, daß man hinterlistigerweise in der Police solches angeführt habe, um sie glauben zu machen, das Schiff wäre Madera vorbeygesegelt; so ist der Versicherte schuldig, sich gesetzmäßig zu legitimiren; und dies könnte hier, nach meiner Meinung, folgendermaßen geschehen:

Dem Capitaine A. B. wurde in seiner Ordre und Instruction vom 28. Januar 1782 der Auftrag ertheilt, Madera anzulaufen, jedoch wurde demselben im §vo 24 der Instruc-

tion,

tion, die Freyheit gelassen, anzulaufen oder nicht. Durch den langen anhaltenden Winter aber wurde die Abfahrt bis zum 16ten Juny verzögert. Dies bewog den Herrn Bruno in Kopenhagen, schon den 19ten Febr. 1782. an seinen Freund in Hamburg folgendes zu schreiben:

"Das Schiff C... läge noch im Eise, und "da es dadurch noch aufgehalten würde; "so sey es wahrscheinlich, daß es Madera "nicht anlaufen werde. rc.

"Liefe es nicht zu Madera ein; so hoffe "er die Assecuradeurs in Hamburg würden "keine Einwendung machen, um alsdann "1 pCt. Prämie zurückzugeben, nemlich von "der Assecuranz, so im vorigem Jahre "1781 darauf geschehen wäre."

Wie nun im August noch gar keine Nachricht einläuft, fängt Bruno an zu zweifeln, daß das Schiff Madera angelaufen, wie solches die Extracte aus seinem Briefe an David Boye in Tranquebar beweisen. Er wurde zugleich besorgt deswegen, und gab im Sept. 1782 seinem Freunde in Hamburg die Ordre,

auf



auf imaginairen Gewinn der Frachtgelder ein Capital zeichnen zu lassen.

Es wurden darauf im Sept. in Hamburg Bco. Mk. 5000. und in Bremen 27000 Rthlr. in Ldr. gezeichnet, und zwar auf die bereits vorhin angezeigten Clauseln, welche man gefälligst nachzusehen und zu erwägen beliebe.

Aus allen diesen erhellet nun ganz deutlich: daß es dem Capit. A. B. in dem Fvo 24. frey gegeben war, die Ueberfahrt nach Tranquebar einzurichten, wie die Umstände es erfordern würden. Auch beweißt der Brief des Herrn Bruno unterm 19ten Febr., daß er schon damals gezweifelt habe, ob das Schiff Madera anliefe, oder nicht; und im Sept. gab er erst die Ordre, nach Hamburg.

Dieses alles sezt also zum voraus, daß die Clausel in der Police nicht anders inserirt werden konnte, als: mit Freiheit Madera anzulaufen. Denn Bruno konnte unmöglich mit Gewißheit bestimmen, ob das Schiff zu Madera anliefe, oder nicht; mithin bin ich völlig der Meinung, daß die Assecuradeurs in Bremen den vollen Schaden zu bezahlen schuldig

dig sind, wie solches die Hamburgischen Assecuradeurs bereits längst mit 92 pCt. gethan haben.

Dies wäre nun, meiner Meinung nach, alles was sich für, und zur Vertheidigung des Herrn Bruno anführen liesse. Da man aber ein unpartheyisches Gutachten über diesen sehr schwer zu entscheidenden Vorfall von mir verlangt hat; so muß ich auch noch anführen, was auf der andern Seite, die Assecuradeurs für Gründe für sich haben. Ich will hier aber, um diesen besondern Vorfall recht klar und deutlich zu machen, und aus einander zu setzen, einige Artikel aus der Instruction, welche dem Capitain A. B. ertheilt worden, wörtlich anführen.

§ 2.

"Bey seiner Ankunft zu Madera hat er Sorge dafür zu tragen, diejenigen Güter, der von hier ausgehenden Ladung, welche er für dortigen Markt am dienlichsten findet, oder für welche er keinen so hohen oder höheren Preis in Indien vermuthet, aufs beste zu verkaufen; insonderheit wird er

suchen

suchen auf Madera von den einhabenden Weinen, so viel möglich abzusetzen, imgleichen außer den eigentlich für Madera allhier eingenommenen Gütern, auch von den dänischen Manufactur- und Glas-Waaren rc. für das ganze daraus gelösete Kovenu, werden Weine eingekauft, wovon, wie ich meyne, das Schiff 300 Piepen wird einnehmen können; und wenn dieses seine Richtigkeit hat, muß für dasjenige, was der Einkauf der Weine mehr als der Ertrag der verkauften Güter ausmacht, auf die Herren Abel und Maculay in London, 12 bis 18 Monate, nach Sicht, trassiret werden; als welchem ich seine Tratten zu honoriren Ordre ertheile. — Indessen verlasse ich mich darauf, daß er für unser Interesse, allen Fleiß und Sorgfalt anwenden werde, sowohl bey dem Verkaufe der Güter, bestmöglichste Preise zu erhalten, als auch, daß die Weine von guter Qualität, und zu billigen Preisen mögen eingekauft werden; als welches leztere sich, wie ich glaube, noch unter den von der Regierung allda festgesezten Preisen,

und

und besonders, wie ich vernommen, wenn man zum Theil Wechsel in Bezahlung giebt, thun lassen wird.

Kann man Weine zu guter Fracht erhalten, so gebe ich solcher Verfrachtung, anstatt des Einkaufs für eigene Rechnung, selbst, wenn jenes auch etwas weniger verdienen sollte, gerne den Vorzug; als welches Alles ich Capitain A. B. zu beßter Ermäßigung überlasse, und empfehle, gleichwie ich auch vermuthe, daß er dahin sehen werde, damit die Expedition auf Madera, mit aller möglichen Eilfertigkeit geschehe, um keine Zeit zu verabsäumen, um die Küste von Coromandel in der rechten Jahreszeit erreichen zu können."

§. 24.

"Da es unmöglich ist, alle auf einer so langen Reise möglichen Vorfallenheiten zu bestimmen; so wird dem Capitain A. B. überlassen, bey Fällen, die in dieser Instruction etwa nicht angeführt seyn mögen, auf die Art, wie er es zum Vortheil und Nutzen der Expedition am zuträglichsten erachten

wird,



wird, nach eigenem Gutdünken zu verfahren, 2c.

Da nun nach den Amsterdammer Assecuranz-Gesetzen eine jede Assecuranz, die nicht auf Treu und Glauben aufgegeben ist, und wobey hinterlistige Anzeigen gemacht sind, null und nichtig seyn soll, wenn nemlich die Assecuradeurs solches gehörigermaßen beweisen können, so liegt es hier offenbar den Assecuradeurs ob, einen solchen Beweis beyzubringen. Zufolge Fvi 2. der Instruction an den Schiffer A. B. war es nicht bloß Erlaubniß, Madera anzusegeln, sondern wirkliche Ordre, um 300 Pipen Wein einzunehmen, und die eigentlich für Madera geladenen Güter zu verkanffen. Ferner heißt es in der Police:

„Den 16ten März hat das Schiff Helsingör verlassen, seitdem hat man keine Nachricht; deswegen vermuthet man, daß das Schiff nicht Madera angethan, sondern seine Reise directe verfolgt habe.

Die Assecuranze wurde medio Sept. gezeichnet, da das Schiff medio März schon abgegangen war, mithin 6 Monate nach dem

Abgange

Abgange des Schiffes; nun wußte der Versicherte, daß das Schiff nach Madera bestimmt war, den Assecuradeurs aber wurde durch die inserirte Clausel ganz andere Hofnung gemacht, und dies bewog dieselben zur willigen Zeichnung einer geringen Prämie, welches sie gewiß nicht gethan hätten, wenn sie gewußt, daß das Schiff Madera ansegeln müßte, weil es bereits 6 Monate auf der Reise gewesen. Auch hat und kann Herr Bruno in aller seiner Vertheidigung, nie ganz klar beweisen, daß er die dem Capit. A. B. ertheilte Ordre, Madera anzulaufen, entweder schriftlich oder mündlich widerrufen habe.

Es ist mithin obige Anzeige, daß das Schiff seine Reise vermuthlich dierecte verfolgt, offenbar ganz unbestimmt, falsch, und verfänglich, um den Assecuradeur, der auf Treu und Glauben gezeichnet hat, zu fangen und zu hintergehen.

Dies wäre nun, meiner Meinung nach, dasjenige, was sich ohngefehr über den vorliegenden Fall, zur beyderseitigen Vertheidigung, pro & contra, anführen ließe. Nun kommt

es

es darauf an, aus welchem Gesichtspuncte der Richter die Sache betrachten würde. Ich habe jedoch hieben die Bemerkung gemacht, daß bey Entscheidung und Aburthelung der Assecuranz-Streitigkeiten, der Richter fast immer den Rechts-Grundsatz sich zum Leidfaden dienen läßt: daß in dubio die Auslegung immer **gegen** den Assecurirten zu machen sey; vermuthlich aus dem Grunde, weil dieser genau wußte, was er unternahm, und dabey intendirte, auch die Folgen daraus weit leichter vorher sehen konnte, als der Assecurirte, der sich blos auf die Anzeigen des Versicherten, auf Treu und Glauben, verlassen mußte.

Beant-

Beantwortung einiger eingesandten Fragen aus verschiedenen See-Städen der Ost-See

* * *

Iste Frage.

Es hat ein Schiff zu St. Petersburg den größten Theil der Ladung an dieser Stadt, von verschiedenen Kaufleuten eingenommen, der Rest derselben aber wurde in ein Leichter-Fahrzeug geladen, um ihn dem Schiffe nachzuschicken. Da das Schiff von der Stadt absegeln wollte, lag es etwas zu tief beladen, so daß ein Theil der Ladung wieder gelöscht, und mit in dasselbe Leichter-Fahrzeug geladen werden mußte; worauf das Schiff nebst dem Leichter-Fahrzeuge nach Cronstadt segelte. Bevor aber der Schiffs-Capitain die Waaren aus dem Leichter-Fahrzeuge genommen, und in sein Schiff überladen hatte, entstand ein starker Sturm, und das Leichter-Fahrzeug verunglückte mit allen Waaren, welcher Verlust, da die

Ladung

Ladung aus Juchten und Kisten mit Lichter bestand, eine beträgtliche Summe ausmachte. Dieser unglückliche Zufall hat veranlaßt, daß die Ladungs-Interessenten mit den Assecuradeurs in einen Proceß gerathen sind, indem der eine Theil behauptete, es wäre eine Avarie-grosse, der andere Theil aber verlangte, daß es eine Avarie-particuliere seyn sollte. Wir wünschen sehr ihre Meinung hierüber zu hören. rc.

Antwort.

Die besondern Umstände, welche sich hier zugetragen haben, verursachen, meiner Meinung nach, daß der Schade weder für eine Avarie-grosse, noch auch für einen particulier-Schaden gehalten werden kann, sondern es muß über das ganze Capital, nemlich über das Schiff, die Ladung, und einen Theil von den Frachtgeldern, eine Dispache formiret werden, worinnen den Ladungs-Interessenten dasjenige Capital, von den Waaren, welche wieder aus dem Schiffe genommen, in das Leichter-Fahrzeug geladen, und verunglückt sind, welches durch ein Manifest von dem Steuermanne und dem Leichter-Schif-

Schiffer bewiesen werden muß, zur Last gebracht wird; den Verlust von denjenigen Waaren aber, welche nicht in dem Schiffe gewesen, leiden die Eigner und Ablader der Waaren: mithin ist der Verlust der Ladung in dem Leichter-Fahrzeuge, zu gleicher Zeit, eine Avarie-grosse und particuliere.

Da die Assecuranz-Gesetze über diesen Vorfall nicht deutlich genug reden; so will ich dasjenige, was sich hievon anwenden läßt, hier anführen, und soviel in meinen Kräften steht, etwas deutlicher auseinandersetzen. Es heißt nemlich in den Gesetzen:

"Wenn das Schiff mit der Ladung einmal
"verbunden ist, so sollen sie gemeinschaftlich
"alles Glück und Unglück mit einander
"tragen, wie auch alle Kosten, welche ein
"Schiffer für das allgemeine Beste anwen-
"det, und auch allen Schaden, welcher
"dadurch entsteht."

Dieses beweiset also ganz klar, daß diejenigen Waaren, welche bereits in das Schiff geladen waren, und auf Ordre des Schiffers, für das allgemeine Beste wieder ausgeladen

sind,

sind, zur Avarie-grosse gehören; der Verlust der übrigen Waaren aber, welche noch nicht in dem Schiffe gewesen sind, mithin noch keine Verbindung mit dem Schiffe gehabt haben, ist ein particulier-Schade.

Zur näheren Erläuterung und Ueberzeugung will ich Ihnen hier noch einige Beyspiele, als wirkliche Thatsachen anführen.

Ein gewisser Schiffer z. B. löschte unten auf der Elbe ein Leichter-Fahrzeug mit Gütern, zum allgemeinem Besten, und das Leichter-Fahrzeug verunglückte mit seiner Ladung; so ist ein solcher Schade, Avarie-grosse, und das Schiff, nebst dem übrigen Theile der Ladung, muß den ganzen Schaden ersetzen, weil es mit einander verbunden gewesen. Dahingegen, wenn ein Schiffer, hier an der Stadt, ein Leichter-Fahrzeug annähme, um einen Theil seiner Ladung dem Schiffe nachzubringen, und das Leichter-Fahrzeug verunglückte mit seiner Ladung; so ist ein solcher Vorfall ein particulier-Schade, weil diejenigen Waaren, welche in das Leichter-Fahrzeug geladen waren, noch keine Verbindung mit den Waaren in dem Schiffe gehabt haben.

2te Frage.

Mein Schiffer hat, seiner Aussage nach, zwey Pipen Oehl, und ein Stück Branntewein, in offener See gefunden. Nun behauptet der Schiffer mit dem Schiffsvolke, daß ihnen ⅓ von dem Werthe dieser Güter zukämen. Haben sie also die Güte, und schreiben mir, wie würde ein solcher Fall bey ihnen auseinander gesetzt werden?

Antwort.

Es ist hieselbst der Gebrauch, daß, wenn ein Schiffer einige Waaren in offener See gefunden hat, er solches zuerst in Stade anzeigen, und alsdann hieselbst am Zolle seine Angabe machen muß. Auch ist der Schiffer verpflichtet, wenn der Zoll hier es verlangt, es mit einem Eide zu bekräftigen, daß er die Waaren in offener See, und nicht an einem Seestrande gefunden habe. Alsdann erhält der Schiffer durch ein Decret vom Hochweisen Rathe, die Erlaubniß, die Waaren öffentlich zu verkaufen,

 und

und der Schiffer erhält, nach Abzug der Kosten, die Hälfte des Werthes. Diese Hälfte wird wieder unter den Schiffs-Rhedern, und unter dem Capitain mit seiner ganzen Schiffs-Equipage getheilt. Die andere Hälfte bleibt deponirt, und es wird öffentlich z. B. durch die Zeitungen rc. bekannt gemacht, daß der Eigenthümer dieser gefundenen Sachen sich melden könne. Falls nun in 6 Monaten sich niemand meldet, und sein Eingenthumsrecht beweiset; so erhalten die Schiffs-Rheder, und die Schiffs-Equipage, nach Abzug der Kosten, auch den übrigen Rest.

3te Frage.

Der Schiffer N. N. ist mit meiner Ladung Salz, von St. Hubes auf hier bestimmt, sehr beschädigt in Dover eingebracht. Die Lootsen verlangen 250 Guinee für ihre Mühe, das Schiff in Dover einzubringen; auch meldet der Schiffer mir anbey, daß er sehr viel Salz in die See gepumpt, folglich verlohren gegangen sey. Da nun die Assecuradeurs frey von die

Be-

Beschädigung sind, so wünsche ich sehr von ihnen zu erfahren, ob ich den Schaden an dem weggepumpten Salze, allein tragen muß, und wie es mit der übertriebenen außerordentlichen Forderung der Lootsen zu halten sey?

Antwort.

Da in Dover der Gebrauch ist, daß der Schiffer binnen 2 mal 24 Stunden seine Verklarung belegen muß; so können sie dieselbe bald erhalten. Bevor ich aber diese Schiffs-Verklarung gelesen habe, kann ich Ihre Frage nicht gehörig beantworten; denn, ist das Pumpen, wodurch das Salz verlohren gegangen, nicht durch, und um besondere Vorfälle veranlaßt, so bleibt der Verlust für Ihre Rechnung. Allein, allem Vermuthen nach, wird das Schiff, da es mit Hülfe in Dover eingebracht ist, sehr leck gewesen seyn; und um nicht zu sinken, wird die Schiffs-Equipage beständig gepumpt haben. Ist dieses geschehen, so erhalten Sie den Verlust an dem Salze, in der Avarie grosse, vergütet, weil durch das Wegpumpen Ihres Salzes, der übrige Theil der

Ladung, das ganze Schiff, mit seiner Takelage und das Leben der Menschen gerettet ist; die Assecuradeurs also, welche auf das Salz gezeichnet haben, müssen ihren Antheil in der Avarie-grosse mit bezahlen, obgleich sie, zufolge der Police, frey von Beschädigung, gezeichnet haben. Dieses ist auch nach den Preußischen, Holländischen und Französischen See Gesetzen, wie auch nach der Hamburgischen Assecuranz Ordnung, gegründet.

vid. Hamb. A. Ordn. Tit. XXI. Art. 7.

"Alle Rettungsmittel, und alle Kosten, "welche ein Schiffer angewandt, um Schiff "und Ladung zu retten, auch aller Schade, "welcher dadurch entstanden, soll zu einer "Avarie-grosse gerechnet werden.

Was die Forderung der Loctsen wegen der 250 Guinees betrift, so können Sie deswegen ganz ohne Sorgen seyn; denn in England, Frankreich, Holland, und in ganz Norden, hat die gesetzgebende Macht bereits seit langen Jahren, die löbliche und unverbesserliche Verordnung getroffen, daß über solche Forderungen nie ein Proceß entstehen kann, und



es ist in allen See-Städten eine Commißion niedergesezt, welche solche Forderungen nach den beygebrachten Documenten, gleich entscheiden muß, und sowohl ein jeder fremder Schiffs-Capitain, als auch die Lootsen, sind verpflichtet, sich einen solchen Ausspruch gefallen zu lassen. Vielleicht ist diese ganze Forderung schon längst mit 30 Guinees abgemacht, und solche 30 Guinees werden dem Schiffer wieder in der Avarie-grosse vergütet.

Um Ihnen von dieser löblichen und heilsamen Ordnung in England, einen deutlichen Begriff zu machen, will ich Ihnen einige Thatsachen hier anführen. Es wäre sehr zu wünschen, daß eine solche Verordnung in allen See-Häfen von ganz Europa eingeführt würde. Seit vorigem Jahre hat man bereits diese Verordnung in Philadelphia, Boston, und allen See-Häfen von Nord-America, auch eingeführt.

In London ist durch ein Parlaments-Acte das Gericht, Trinity-House, niedergesezt. Dieses Gericht besteht aus lauter alten erfahrnen Kauf- und Seeleuten, denen durch die Parla-



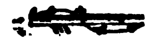
ments-Acte die Macht ertheilt ist, daß alle Streitigkeiten, welche unter fremden Schiffs-Capitains, und den Lootsen und Bergern entstehen, durch sie entschieden werden müssen. Bey meinem Aufenthalte in London, hatte ich Gelegenheit einige von diesen Herren zu sprechen, von den ich einige nähere Umstände erfahren habe. Z. B. das Trinity-House, hat in allen See-Häfen seine Commißionairs, bey denen in streitigen Fällen, die Schiffer ihre Verklarungen, und die Lootsen ihre Aussagen, binnen 24 Stunden einliefern, und beschwören müssen, worauf spätstens den 3ten Tag eine Sentenz erfolgen muß. Im Fall nun der Schiffer, oder die Lootsen, mit diesem Ausspruche nicht zufrieden sind, so haben sie das Recht, an das Trinity-House zu appelliren. Doch muß solches in einer Zeit von 2 mal 24 Stunden geschehen, und müssen die Partheien ihre Schiffs-Verklarung, die Aussage, und das Urtheil zugleich mit einsenden. Den dritten Tag wird durch das Trinity-House, das Urtheil entweder confirmiret, oder nach Beschaffenheit der Umstände, entweder geschärft,

oder

oder gemildert, womit alsdann die Sache gänzlich abgemacht ist.

Einer von den Herren des obbenannten Gerichts, hatte die Güte mir eine Copey von einem solchem Ausspruche, welcher einen Hamburger Schiffer betraf, mitzutheilen, und lautete derselbe, wie folget:

To all to whom these Presents shall come We Eduard Wilds John Strivens and Jacob Sawkins Gentlemen all residing in the Isle of Thanet in the County of kent being three of Persons nominated and appointed by the Right Honowrable Frederik Lord North constable of Dover Castle and Warden and Admiral of the Cinque Ports to put into Execution within the Liberty and Jurisdiction of the said Ports and their Members certain Powers and Authorities given by an Act of Parliament made in the twenty sixth Year of Reign of his late Majesty King George the Second for enforcing the Laws and for the Relief of Persons suffering Losses thereby send Greeting Whereas the dutch Hoy



Hoy called the Vrouw Anna and Yonge Herman of Hamburgh whereof Jan Ochen is Master on a Voyage from Hamburgh for Rochelle having got out of its Course and being in the Evening of the tenth day of June inſtant in a dangerous Situation amongst the Sands near the Columbine, ten Men in a Boal from Margate went to the aſsiſtance of the ſaid Hoy and conductet her out of the ſaid dangerous Situation an Yesterday brought to an Anchor in Margate Road and Whereas a difference hath ariſen between the ſaid Master and the ſaid Boat Men concerning the Reward and Recompence deſerved by them for their ſaid Seruices Which Difference the ſaid Parties have referred to Us to adjust and satte Now Know ye that we having had before Us aswell the ſaid Maſter as ſeveral the of ſaid Boat Men and examined them concerning the Nature and Circumſtances the of ſaid Services and otherwise fully informed ourselves of the same and having duly considered

red the Retensions Roofs and Allegations of the said Parties respectively Do hereby award adjudge and determine that the said Master or his Agents shall forthewith pay or cause to be paid to the said Boatmen the Sum of Thirty five pounds Sterling and that the same shall be by them accepted and received as and for a full Reward and Satisfaction for all their said Services and in full of their and every of their Demands on the said Hoy or her Cargo or on the Proprietors thereof or on the said Master for or on Account or Pretence of the said services Given onder our Hands and Seals this twelfth day of June in the Year of our Lord one thousand seven hundred and eighty seven.

Edw. Wilds. (L.S.)
John Strivens. (L.S.)
Jacob Sawkins. (L.S.)

Die

Die Fischer und Lootsen hatten von diesem Hamburger Schiffer beynahe halb soviel gefordert, als sein Schiff mit der Ladung werth war. Diese ganze Forderung ist aber, wie aus Obigem erhellet, mit 35 Pfund Sterling binnen 3 Tagen abgemacht worden.

Gesetzt nun es hätte dem Schiffer oder den Lootsen frey gestanden, hierüber einen Proceß zu formiren, der vielleicht Jahrelang gewährt, und mit großen Kosten verknüpft gewesen wäre, welcher große Nachtheil wäre daraus nicht für alle Ladungs-Interessenten entstanden? Es läßt sich daher sehr leicht übersehen, daß bey den vielen Unglücksfällen, in einer Zeit von zwey Jahren, die Hälfte der Kaufleute, Assecuradeurs, Speditcurs und Schiffs-Rheder, von ganz Europa, in eine Rechnung zusammen verwickelt werden würden die sie nicht abschliessen könnten, und dieses mithin von sehr schädlichen Folgen seyn würde. Dieses sind auch die Ursachen, warum in England, Frankreich, Holland und Dännemark; solche Verordnungen getroffen sind, daß über solche Forderungen nie

ein

ein Proceß entstehen kann, indem die Folgen für das allgemeine Beste gar zu schädlich sind.

In Copenhagen, Amsterdam und Rotterdam, bin ich bey einigen solchen Verhandlungen zugegen gewesen, wovon ich die Gebräuche bey einer andern Gelegenheit bekannt zu machen die Ehre habe werde.

Auch hier in Hamburg ist bereits seit langen Jahren ein solches Gericht niedergesezt; allein mit dem Unterschiede, daß es beyden Partheien frey stehet, einen Proceß zu formiren, wenn sie sich diesem Gerichte nicht unterwerfen wollen.

Die Helgoländer und Blankeneser sind, wie ich bemerkt habe, nie geneigt sich in einen förmlichen Proceß einzulassen, sondern wählen immer lieber den Weg der Güte. Wenn nun der Schiffer mit den Ladungs-Interessenten eben so gesinnt ist, und ein Gleiches thut; so ist in einer kurzen Zeit, ohne Kosten, einen Ducaten zum Besten der Armen abgerechnet, der ganze Streit beendiget, und es sind schon sehr oft, auf diese Art, sehr große Forderungen mit einer sehr geringen Summe abgemacht worden. Ich will Ihnen hievon einige Beyspiele hersetzen: Ex-

Extractus Protocolli
Veneris d. 21. Novbr. 1788.

In Sachen

Der Blankeneser Fischerleute, Hein Breckwold, Peter Memes, Bartold Bruhns und Consorten, in allen 15 Mann mit ihren Evern

Klägern,

contra

den Capitain Hans Janßen, führend des Brigantin-Schiff Anna Magdalena genannt, von Mallaga auf hier destinirt, und mit Wein, Früchten, 2c. beladen,

Beklagten.

Erkennen Obere und Alten der hiesigen Schiffergesellschaft, nachdem sich beyderseits partes derselben Ausspruche unterworfen: Da Beklagter, nachdem er den 8ten dieses, des Morgens, bey stillem Wetter, auf das Borkummer Ref hinauf gesetzt worden, und das Schiff durch das Stossen so sehr gelitten, daß Stücke von der sogenannten Spiekerhaut abgefallen, und weggetrieben, auch die Fenster in der Cajüte zersprungen, sich gezwungen gesehen



sehen, eine Schau wehen zu lassen, um Hülfe zu erhalten;

Hierauf Kläger den 9ten dieses, frühe Morgens, demselben an Bord gekommen, ihnen Hülfe angeboten, und solche vom Beklagten angenommen worden;

Sodann Kläger einen schweren Anker ausgebracht, womit das Schiff, bey der Fluth, durch ihre Beyhülfe, in der Nacht vom 10ten auf den 11ten dieses, vom Sande wiederum abgewunden worden;

Ferner sodann 2 Mann von ihnen am Bord des Schiffes geblieben, und Andere mit einem Ever voraus gefahren, und solchergestalt das Schiff durch die Sande, wiederum glücklich ins Fahrwasser gebracht, welches aber durch das Stossen so leck geworden, daß die Pumpen beständig gehen müssen;

Imgleichen Kläger, nachdem das Schiff im Fahrwasser gewesen, wiederum 2 Mann an Bord, und einen Ever bey dem Schiffe gelassen, welche damit den 11ten dieses des Abends auf der Elbe unter Neuwerk zu Anker gegangen, und den 14ten glücklich zu Twielenfleth angelanget

langet, wo sie solches verlassen, mithin durch ihren Beystand Schiff und Ladung retten helfen.

Daß Beklagter Klägern für diese ihre geleistete Hülfe und Rettung, imgleichen dabey gehabte Mühe und Arbeit, statt der von leztern dafür gemachten Praetension von 8000 Mk. 1900 Mk. schreibe Neunzehn hundert Mark, ein für allemal, mithin überhaupt, zu bezahlen, schuldig, und damit diese Sache gänzlich abgethan seyn solle,

Auch ist demselben noch für Bergung eines gekapten Ankers, und daß selbiges von ihnen bis Cuxhaven nachgebracht worden, hundert und funfzig Mark zuerkannt worden.

Actum Hamburgi ut supra.
in fidem Protocolli &c.

(L.S.) (L.S.)

Extractus Protocolli

Der Schiffergesellschaft.
Saturni d. 14 Mai 1791.
In Sachen
Der Lootsen Ernst Jacob Cordes, Frie-
derich



derich Hey et Consort. in allem 9 Mann, nebst einer Jolle

Kläger

contra

den Capitain Paul Hermann Dancker, führend das Brigantin-Schiff, Diana genannt, von hier nach Lissabon bestimmt,

Beklagten,

für den der Makler Herr Jan Hinrich Broedermann, in Vollmacht, erschien

Erkennen Obere und Alten der hiesigen Schiffergesellschaft, nachdem sich beyderseits Partes derselben Ausspruche submittirt:

Da Beklagter, nachdem er den 18 März h. J. von dieser Stadt, nach Lissabon, unter Seegel gegangen, bey dem sehr heftigem Sturme, in der Nacht von den 21. auf den 22ten desselben Monats, unten auf der Elbe, sich genöthiget gesehen, zur Rettung des Schiffs und der Ladung, das Anker-Tau zu kappen, und vor den Wind aufzulenken, weil ein anderes Schiff ihm auf den Boog zugetrieben; hierauf zwar in der Gegend Brunsbüttel auf vier Faden Wasser, wiederum zu Anker gegangen,

allein

allein auch den zweyten fallen lassen müssen, weil das Schiff vor den ersten getrieben, denn ohngeachtet aber daselbst auf den Grund gerathen, wobey das Schiff zwar gestoßen, indeß doch dicht und fest geblieben; und endlich Beklagter des Morgens Kläger nebst einer Jolle, in dieser Verlegenheit angenommen, auch durch deren Hülfe und Beystand einen Spring auf das Ankertau gebracht, das Schiff vor seinem Anker vom Strande glücklich abgewunden, und durch Kappung beyder Tauen, unter Seegel, auch noch an eben dem Tage, nach Neumühlen, und den folgenden Morgen an diese Stadt gebracht.

Daß Beklagter Kläger für diese Mühe und Arbeit, imgleichen dadurch geleisteten Beystand, und Hülfe, statt der von leztern dafür gemachten Praetension, von 5000 Mk Cour. ein für allemal, mithin überhaupt 500 Mk Cour. schreibe fünf hundert Mark Cour. zu bezahlen schuldig, und damit diese Sache gänzlich abgemacht seyn solle.

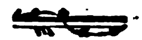
Actum Hamburgi ut supra.

Aus

Aus diesen beyden extractis Protocolli belieben Sie gefälligst zu bemerken, auf welcher Art und Weise solche Forderungen in Hamburg entschieden werden. Haben Sie aber doch die Güte, und berichten mir bey Gelegenheit, wie bey Ihnen der Gebrauch ist 2c.

4te Frage.

Das Schiff A. . . beladen mit Juchten, Flachs, Caviar, Eisen 2c. von St. Petersburg nach Italien bestimmt, wurde bey der Küste von Norwegen, im Monathe Septbr. von einem hartem Sturme überfallen, so daß dasselbe sehr leck, und ganz ramponirt, mit Verlust zweyer Masten, aller Seegel 2c. in Norwegen einlauffen mußte. Die ganze Ladung wurde gelöscht, das Schiff fast neu aufgezimmert, mit neuen Masten, Seegeln, Tauwerk 2c. versehen, so daß es das folgende Jahr, im Monath May, wieder aus Norwegen seegeln konnte, und auch wirklich abseegelte. Die Freunde in Norwegen hatten für den Schiffer einen Credit in Copenhagen oder Helsingör verlangt. Ich gab also meinen



Freunden in Copenhagen Ordre, gegen die Sicherheit eines Bodmerey-Briefes, den nöthigen Vorschuß zu machen. Der Vorschuß war Neun tausend Vierhundert Rtl. dänische Banko-Noten, wofür ich einen Bodmerey-Brief von dem Schiffer erhielt. Ich ließ meinen Vorschuß sogleich versichern, und sandte meinen Bodmerey-Brief an meinen Freund in Italien, nach den bestimmten Löschplatz, mit der Ordre, daß Geld für meine Rechnung einzucassiren.

Nachdem nun das Schiff in Italien angekommen war, erhellete aus den Havery-Documenten, daß über Sechstausend Rtl. für das Schiff zu bezahlen wären.

Da nun der Capitain nicht bezahlen konnte, und mein Freund den Schiffs-Rheder nicht kannte; so ließ er das Schiff in die Kette legen, und berichtete mir den Vorfall.

Ich schrieb nach Schweden an den Schiffs-Rheder, erhielt aber keine Antwort. Ich machte daher den Auftrag an einen meiner Freunde, der mir folgende Antwort ertheilte.

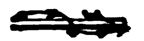
Der

„Der Schiffs-Rheder ist bereits vor 6 Wo-
„chen gestorben. Sein Nachlaß ist sehr
„geringe. Das Schiff, wovon Sie mir
„schreiben ist nicht versichert, mithin ist
„hier nichts zu erlangen ꝛc.

Unter der Zeit hatte der Schiffer in Italien meinem Freunde zugestanden, daß er das Schiff öffentlich verkauffen könnte. Nach Abzug aller privilegirten Schulden blieben für mich 840 Rtl. übrig, weil das Schiff von Föhrenholz gebauet war, und der Schiffer große Betrügereyen* bey der Verbesserung in Norwegen gemacht hatte. Nun entsteht die Frage, woher nehme ich meine noch fehlende circa 5000 Rtl. Banko-Noten?

Antwort.

Sie müssen von dieser ganzen Verhandlung deutliche und richtige Documente, nach den Ort senden, wo die Dispache aufgemacht ist, oder aufgemacht werden soll, und die Ihnen noch fehlende 5000 Rtl. Banko-Noten müssen denenigen Assecurandeurs zur Last gebracht wer-



den welche auf die Ladung gezeichnet haben. Sollte einer von den Ladungs-Interessenten nicht versichert seyn; so muß er seinen Antheil aus seinem eigenem Beutel bezahlen. Wäre das Schiff versichert gewesen; so hätten diejenigen Assecurandeurs die 5000 Btl. bezahlen müssen, welche auf das Schiff gezeichnet hätten. Da nun aber das Schiff nicht versichert ist; so trift dieses Unglück, Sie, als Bodmerey-Geber, nicht, sondern diejenigen Assecuradeurs, welche auf die Ladung gezeichnet haben. Es ist dieses freylich sehr hart, allein den Gesetzen gemäß, weil, zufolge Ihres Bodmerey-Briefes, der Schiffer Ihnen nicht allein sein Schiff, sondern die ganze Ladung mit verschrieben hat.

5te Frage.

Im vorigem Frühjahre gab ich meinem Freunde in Hamburg Ordre, 8000 Rthlr. Hamb. Bco. auf das Casco N. N. von St. Peterburg nach Bourdeaux versichern zu lassen. Ich erhielt die Antwort:

"Daß

"Daß in Hamburg nur 3000 Rthlr. Bco.
"davon gezeichnet wären, und daß mein
"Freund in Hamburg Ordre nach Amsterdam
"gegeben hätte, die übrigen 5000 Rthlr. Bco
"versichern zu lassen.

Kurz darauf erhielt ich die Nachricht: daß die 5000 Rthlr. Bco wirklich in Amsterdam versichert wären.

Das Schiff N. N. litt auf der Reise nach Bourdeaux einen beträglichen Schaden, so, daß nach der Dispache die Assecuradeurs 63 pCt. zu bezahleu hätten.

Nun wollen sowohl die Assecuradeurs in Hamburg, als auch in Amsterdam diesen Schaden nicht bezahlen, sondern sagen:

"Es erhellet aus den Haverey-Papieren,
"daß das Schiff von Föhren-Holz gebauet,
"und dabey alt und verfault gewesen ist.

Mein Freund in Hamburg verlangt eine Instruction, wie er sich dabey verhalten solle. Da Ihnen nun die Holländischen Gesetze, und die Gebräuche in Hamburg bekannt sind; so wünsche ich von Ihnen unterrichtet zu seyn, wie ich mich dabey zu verhalten habe, und

ob



ob ich nicht mit Recht, den Ersatz des Schadens in Amsterdam, von meinem Freunde in Hamburg fordern können, weil er ohne meine Ordre die Assecuranz in Amsterdam besorgt hat.

Antwort.

Da das Schiff N. N. von Föhren-Holz gebauet gewesen; so müssen die Assecuradeurs in Amsterdam Ihnen die 63 pCt. Haverey, mit $31\frac{1}{2}$ pCt. bezahlen.

vid. Amsterdamer Assecuranz-Ordnung.

"Wer ein Schiff von Föhren-Holz gebauet, "versichern läßt, und solches in der Police "nicht anzeiget, dem ist der Assecuradeur "nicht gehalten, mehr als die Hälfte des "erlittenen Schadens zu ersetzen.

Nach der Hamburger Haverey- und Assecuranz-Ordnung, müssen die Assecuradeurs hier in Hamburg Ihnen die 63 pCt. Avarie zum Vollen bezahlen, wenn anders die Dispache in Bourdeaux, nach den Französischen See-Gesetzen, richtig aufgemacht ist.

Was aber den Einwurf der Assecuradeurs betrift: das Schiff wäre so alt und verfault gewesen, daß es nicht hätte fahren müssen; so wird es den Assecuradeurs sehr schwer fallen, dieses zu beweisen. Weit leichter aber wird es Ihnen seyn, das Gegentheil darzuthun; denn ohne allen Zweifel wird in der Schiffs-Verklarung stehen:

"daß das Schiff N. N. bey der Abreise
"dicht und hecht, auch die Lucken mit Persen-
"ningen gut versehen, und das Schiff sehr
"gut im Stande gewesen, die vorhabende
"Reise zu vollführen ꝛc.

Es ist ferner auch der natürlichen Billigkeit angemessen, daß, wo so viele Menschen ihr Leben wagen, der Assecuradeur auch sehr wohl sein Geld wagen kann und muß; auch nimt die hiesige Justize auf diesen Einwurf gar keine Rücksicht, es sey denn, daß der Assecuradeur hier gültig beweisen könnte, daß hiebey ein wirklicher Betrug vorgegangen.

Da sie endlich auf die Anzeige Ihres Freundes in Hamburg: er habe die Ordre von Ihrer Assecuranz nach Amsterdam gegeben, nichts geant-

geantwortet haben; so haben Sie natürlich stillschweigend consentirt, und sind damit zufrieden gewesen; mithin können Sie den Verlust von $31\frac{1}{2}$ pr. Ct. über die 5000 Reichsthlr Bco., von Ihrem Freunde in Hamburg nicht fordern, sondern der Verlust ist ganz allein daraus entstanden, daß Ihnen, und Ihrem Freunde in Hamburg, die Holländischen Assecuranz-Gesetze nicht bekannt gewesen.

6te Frage.

Da aber die Clausel: Frey von Beschädigung, außer im Strandungsfalle und Avarie-grosse, fast täglich hene Streitigkeiten entstehen, ja sogar Processe bey der hiesigen Hochlöbl. Admiralität anhängig geworden sind, so möchte ich gerne Ihre Meinung wissen, wie diesem Uebel vorzubeugen wäre, und auf welche Weise man sich hier bestimmter ausdrücken könnte.

Antwort.

Da diese inserirte Clausel sich gewissermaßen selbst widerspricht, und die eigentliche Meinung

nung und Intention der beyden contrahirenden Theile zu dunkel und unbestimmt ausdrückt, auch gemeiniglich gegen den übrigen Inhalt der Police streitet; so ist es sehr nothwendig, Sie erst mit dem rechten Sinne dieser Clausel bekannt zu machen, und alsdann, hoffe ich, werden Ihnen die Fehler derselben sehr einleuchtend seyn.

Man nehme z. B. an: ein Schiff mit Waitzen, Hanf, und anderen bederblichen Waaren beladen, wäre von hier nach Marseille bestimmt, und hieselbst mit der eben erwähnten Clausel versichert; so ist es die Meinung der beyden contrahirenden Partheyen, daß, wenn das Schiff Marseille, als seinen bestimmten Löschplatz erreicht, ohne Avariegrosse zu machen, und und ohne daß die Waaren in einem fremdem Hafen gelöscht werden, sondern auf der Reise ganz, oder zum Theil, in sich selbst, oder auch durch See-Stürzungen bederben, der Assecuradeur von solchen Schäden ganz frey seyn wolle. Es ist hier folglich, zufolge der Police, als die erste Bedingung anzunehmen, daß die Waaren

nicht

nicht anders als in Marseille gelöscht werden sollen, denn es heißt darinnen:

"alwo diese eingenommene Güter zu entla-
"den und zu löschen sind rc.

Sobald das Schiff nun auf der Reise in einen Noth-Hafen eingelaufen, und alda seine Ladung löschen muß; so ist der Contract in der Police schon gebrochen, und hebt die Clausel: frey von Beschädigung, und die Gesetze treten an deren Stelle.

Wenn nun der Assecuradeur sagte: "Dieses ist freylich ein unbedachter Fall; die Police und Gesetze verbinden mich hier auf der einen Seite, zu bezahlen, allein auf der andern Seite ist das Schiff doch nicht gestrandet." so liegt hierin offenbar ein großer Widerspruch.

Hierauf könnte nun der Versicherte mit allem Rechte antworten: "es ist auch nicht nöthig, daß das Schiff strandet, sondern es darf nur, laut der Police, ein Strandungs-Fall eintreten, und die Clausel in der Police ist schon gehoben. Dieses würde offenbar der Fall seyn, wenn in der Schiffs-Verklärung stände: "um nicht zu stranden, oder auf den

Strand

Strand zu gerathen, wären sie in den Hafen Egalité eingelaufen" ꝛc.

Ferner heißt es in der eingeführten Clausel: Frey von Beschädigung außer im Strandungsfalle und Avarie-grosse.

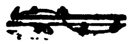
Da das Schiff in einen Noth-Hafen eingelaufen, und die Ladung aus Noth gelöscht ist, welches grosse Kosten und vielen Schaden verursacht; so ist solches natürlicherweise Avarie-grosse, welche der Assecuradeur, zufolge der Clausel, dem Versicherten zu bezahlen versprochen hat.

Nun frägt sich hiebey: Was ist Avarie-grosse? Dieses erklärt die Hamburger Assecuranz-Ordnung am aller deutlichsten.

vid. Tit. XXI. Art. 7.

"Zu der grossen oder extraordinairen Haverey, sonst auch commune und Avarie-"grosse genannt, werden gerechnet, über-"haupt alle ausserordentliche, zur Rett-"und Erhaltung des Schiffs und Guts, "angewandte Unkosten; und solcher entstan-"dene Schade, welcher über Schiff, Gut, "und Frachten, vertheilet sind. ꝛc.

Wollte



Wollte nun der Assecuradeur hier sagen:

"Die Police und die Gesetze verbinden mich "freilich, die Beschädigung der Waaren zu "bezahlen; allein dies sind meine Gedanken "nicht gewesen, ich will blos die allgemeinen "Kosten bezahlen, und nicht die Beschädigung "der Waaren."

so ist dieses offenbar ein zweyter Widerspruch.

Ferner heißt es in der Police: daß der Assecuradeur dem Versicherten für alle bedachte und unbedachte Fälle stehen will, bis die Waaren in Marseille, als dem Orte ihrer Bestimmung, ausgeladen sind. Falls nun dieser Contract nicht erfüllet würde, und sich einige unbedachte Fälle ereignen, wovon die gedruckten und beygeschriebenen Clauseln in der Police keine Erwähnung thun; so soll die Hamburg. Assecuranz- und Avarie-Ordnung es entscheiden.

Gesetzt also, das Schiff, welches nach Marseille bestimmt ist, würde in dem Noth-Hafen für Wrack erklärt, und die beschädigte Ladung verkauft, so, daß weder Schiff noch Ladung an seinen bestimmten Löschplatz gelangte; so wäre dieses einer von den unbedachten

Fällen,

Fällen, wo sich beyde Theile, zufolge der Police, unterworfen haben, daß alsdann die Gesetze entscheiden sollen.

Wenn nun der Assecuradeur auch hier sagen wollte: daß ihn die Gesetze nicht verbindlich machten; welche unendliche Verwirrung und Streitigkeiten würden nicht zulezt hieraus entstehen?

Aus allen diesen nun, ist, wie ich glaube, sehr leicht der Schluß zu machen, wie und auf welche Weise die eingeführte Clausel mit mehrerer Deutlichkeit, und ohne daß es gegen den übrigen Inhalt der Police streitet, inserirt werden kann; nemlich:

Frey von Beschädigung, wenn die Waaren "nicht anders als an dem bestimmten Lösch-"platze ausgeladen werden."

Durch diese Formalisation ist die Meynung und Intention beyder contrahirenden Theile, sowohl des Assecuradeurs als des Versicherten, richtig getroffen, und deutlich ausgedrückt.

* * *

Ich

Ich wiederhole hier beym Schlusse dieses, ersten Heftes, mein gehorsamstes Gesuch, sowohl an die respect. Herren Kaufleute als Assecuradeurs, mir gefälligst anzuzeigen, wenn, und in welchen Puncten ich etwa gefehlt habe; ich werde diese Berichtigungen mit dem schuldigsten und verbindlichsten Danke annehmen, und zu benutzen suchen.

Auswärtigen, welche sich schriftlich an mich zu wenden die Güte haben wollen, werde ich sowohl in Besorgung ihrer Aufträge, als auch in Ertheilung meines Rathes und Gutachtens, wie auch Beantwortung der vorgelegten Fragen, in Schiffs- und Assecuranz-Angelegenheiten, mit möglichstem Fleiße dienen, und an die Hand gehen, so wie solches gegen die Einheimischen mündlich mit Vergnügen geschehen wird. Zugleich halte ich es für meine Pflicht hier anzuzeigen, wie meine Geschäfte es mir nicht erlauben werden, so viel Zeit abzumüßigen, um, meinem ersten Vorsatze gemäß, alle Quartal einen eben so starken



Mäster och Segel &c &c:: är det kappade nytt t
sådant nödwändigt nämnas. händer det winter
at seglen af Snö &c &c. eller watten är nerisatt,
blåst uti Storm kommit uppå, och ingen möjelig
warit at bärgas, dan man nödsakadt kappa Segl
om Skeppet warit i Lägerwall, måste forsera m
seglen, och därigenom blifwit läck, sedan fadt O
Sö men intet för stark Storm kunnat bärga seg
dan nödsakadt kappa. m. m. När nu kan ge
sådan Noga och tydeligen utgiord förklaring wi
at Skepp och Last blifwit frälst ifrån Total u
gång så bör at Lasten och Assuradeuren skada
ersattas. Äfwen bör tydeligen utsättas om skepp
blifwit läck, och till dess hållande och frälsning
från Total undergång, man giordt Siökast &c. &c
Nu händer at skeppet warit på Grund

enligt Haverie Stadgan grundade Ord. Och hwad så
wäl... eller warit orsaken till Olyckan noga beskrif
wes med nödwändigaste ... om följer.
Först Orten varifrån Skeppet afgått, med eller utan
last, samt ... Stycken ... samma
warit till alla delar i fullkommeligaste stånd ...
rustadt at föra Köpmans gods öfwer sjön, Lucko
med Presenningar wäl försedda samt Besättnings
antal.
Så följer hwad märkwärdigt i sjöresan enligt
hållen Journal passerat, Kort utdrag af Olycks
händelsen giöres ... om Skeppet kommit
på Grund, om det genom Tjockt wäder eller okjänd
Ström blifwit satt utur sin Cours och Kommit
därigenom på grund ... samt med eller
utan hjelp blifwit afbrägt, eller måste göra Sjö-
kast; Om Ankare och Tåg blifwit kappade eller

samt göras på det kraftigaste alla Lagliga förbeh
mot Lastägaren. Assuradeurerne, eller hwem det
någon måtta angå kunde, med förbehåll af all ansa
för den sanna skadan se Haverie Balgan Lagb: 5.
Lag: 47 & 48 visar hwad som rörer till Haverie.
Skada af annan beskaffenhet blifwer icke af Ass.
deuren el: Lasten betalt, el: godtgiordt, utan komm
allena at sladna på Redderiets. Absolut bör
onödiga kostnader göras till Principalers stora sk
när ett skepp är lastadt med sådan Last at det
der möjeligen kunnat tagit någon skada bör äfw
ledes på alla Orter der Lossning sker, Siö=Dr
hos Notarius Publicus göras, så att då wid Lossn
det befinnes något af Lasten skadat och Gods äg
fodrar Siö- förklaring bör genast enligt skal
Journal nämnas om man haft hwart wäde
m skeppet mycket arbetadt. Sådt hört

öfwer, eller swåra och grufweliga stort sjöar, så
förordsakat starck Tryckning å skeppet ℔ ℔
sluteligen at genom förmättande och wårdslöshet, s
icke händt, med mera som ofwannämdt är.

2:o Besigtning och wärdering öfwer Skadan.

Skjer under Edelig förbindelse af fyra efternämde
tieliga Personer nemligen En Byggmästare, En Se
makare, En Repslagare, En Skeppare. Läs Article
XIV. 14. bör i acht tagas at hwar del för sig tydeli
sattes samt huru lång tid kan åtgå till i stånd sä
tt. Nu bör en Capitain som sjelf, observerar: F
ets kost och Månads kurs, sålededes Magasins hy
å Lasten ℔ ℔ dessutom 10 à 15 p. C.t öfwer hela sum
an i Commissionerens arfwode och Documenter jäm
ndra Omkostningar som torde sig fliga på wirsa
ter 2:ne till 3:ne gånger så högt som sjelfwa skad

eh: Reparatjon å Skeppet ai Sasterad till. Sy
har händt at mången som endast betragtadt wä
rings Summan, utan at tänka efter allt det of:
blifwit förödd at ingå uti Reparatjoner, och så
sent kiänna följden.

3tio Wid Besigtning och wärdering af Skep

på skadad om det ur sjön kommit, hwilket Docum
bör af de åfwannämde Persioner författas, läs Assu
Stadgan Pag.a 54. No. bör tillses at det intet högre
ras än husar till det hwid igen Auctjon kunde bl
försåldt.

4to Besigtning å lasten.

Se Articlen XI §5 a 6. och Articlen XIV §2. då wid
ningen lasten befinnes skadad böra kunnige besig
männ Antagas, och genom Comissen på Orten t
toriseras samt deras Attest tagas, om något mås
säljas på Auctjon tages Auctjons Protocoll

vid Besigtningen hafwa noga upsigt at Besigtnin
närnerne äro Opartiska, och icke giöra waran for
teras eller andre upsigt förskämder eller skadad, w
n sådan beskaffad omständighet för en Capitain g
eras egennyttiga afsigter om ... icke må andr
varor förwaras ... än de som äro wa
gen så skadade at intet upskof tåles. Alt hwad so
kan Conserveras föreskrifs med och afsändas Lastägar
rdres. Samt inlämnas ... til afskrifnings Orten et
ut skeppet är Befrachtadt, och som närmaste Postw
r, genom Notarius Publicus ... Magistraten bestyrk
Skrifter, af besigtnings Attester samt ... förklaringa
Nu händer at Lastägaren och Assuradeuren ... f
ärligast at sälja Lasten såsom Spannemål &c. ...
wal skadad, som oskadad, ... för Lasten bära o
beskaffad omständighet är, sin andel i Haveri
... Samt hela fragten då intet på annat Sätt

kan öfwerenskommas. Dessa penningar böra genast
Capitain sedan Valuta för Lasten influtit. Dispositio
eller ock Dispüt wore bör därföre swarande summa
säker Mann Deponeras. för än Lasten försäljes, bö
hos Domaren anmälas Protest med förbehåll af
och Haverie och taga däröfwer utdrag af Protocollet.

5:to Lossnings Kostnad och Magasins hy

hwarwid brukas all försigtighet, hwarwid intet i na
Magazin eller Skepp ifrån Hyran på och noga
är betingad i allt för alt et dag, wäl är ock spra
skrifteligit Contract däröfwer. är ock en Fråt
utan kan den läggas under bar Himmel, det har ha
Skeppet legat under Haverie och haft last af
wärde som Salt, Träwaror, Tiära, Hera
Magasins Hyran gått nästan lika högt med La
wärde och wid utlossnings Orten har ägaren när
tillswitt anmodadt tekna Haverie häldre

lonerad lasten för Fragten. Och Haverie sådant h
lla händt Rederier till Stor Skada.

9to. Reparation och Skeppets lidna Skada och i Ståndsä

Är unwikeligit är för Haverie och Reparation
Först öfwerslag göras hwad hela kostnaden till
tillande kan belopa till efter 2dra Regeln les. hwad
observeras bör Nembl:

Först torde en sådan Summa behöfwas, at ett
nytt Fartyg för långt billigare kan utrustas.

För det Andra kan lasten wara af ringa wärde
och Skadan af den beskaffenhet at Skeppet kom
at båra hela kostnaden. I så beskaffade omstän
eter bör Absolut ingen Reparation påbörjas utom
Rederiets och Assuradeurernes samtycke, och därför
handlingarne genast inländas samt Ordres afbidas
Dessa Documenter behörigen Vidimerade bör

Capitainen är mer än wäl [illegible] sina Skeppare [illegible]
[illegible] Avanturen och [illegible] borde [illegible]
nämna [illegible] Skeppet [illegible]

7. Om Haveries Räknings upgörande

Då at [illegible] som [illegible] upgöres [illegible] Räkningen af [illegible] Commissionairen, [illegible] och inför Notarius Publicus el: annan Embets[illegible] alla [illegible] Edligen eller under Eds Plicht [illegible] erkänna sina egna Räkningars richtighet [illegible] hwilket wederbörande Embetsman med sin [illegible] underskrift uti Handlingarne betyga och böra [illegible] besanna.

8:e Om Bodmerie förlöppet af Haverie

Såsom brukeligt är wid [illegible] Parties uprättande [illegible] om wid Hamnen eller Resan händer [illegible] wid lyckelig framkomst till Lossnings[illegible] skall afgiöras, så är nödigt till säkerhet [illegible] Rederiet el: den som gjort förskott för [illegible]

[...]onerad lasten för Fragten. Och Haverie sådant ha
[...]lla händt Rederier till stor skada.

6to Reparation och Skeppets lidna Skada och iståndsä[...]

[...]s ounwikeligit är gör Haverie och Reparation [...]
[...]orst öfwerslag göras hwad hela kostnaden till, i[...]
[...]tällande kan belopa till efter 2dra Regeln [...]s. hwad [...]
[...]bserveras bör Nembl:

Först torde en sådan Summa behöfwas, at ett
nytt Fartyg för långt billigare kan utrustas.

För det Andra kan lasten wara af föga wärde [...]
och Skadan af den beskaffenhet at Skeppet komm[...]
[...]t bära hela kostnaden. I så beskaffade omstän[...]
[...]heter bör Absolut ingen Reparation påbörjas uton[...]
[...]Rederiets och Assuraceurernes samtycke, och därjö[...]
[...]handlingarne genast inländas samt Ordres afbidas.
Dessa Documenter behörigen Vidimerade bör

-ägaren tillika wara Commissionair för skeppe
-således för sitt Interesse mindre upricktig råda
till Lossning, och säga det wara onödigt, och att
-skall ändå skje, eller som har händt förhala t
tills Lrägeeägarne äro afstuppne då har Capitain
-lorat sin rätt at Protestera, utan twärtom,
ägaren har till sin förmån Protesteradt och fa
Lossning. Detta bör förekommas och genast
-testeras på det krafligaste uppå at dagligt för
samt at intet Luckorne till Lossning öpnas för
-Lastägaren tecknadt Haverie. Skulle emi
förmodan genom Landsens Dommare Capita
åläggas at Lossa, eller wara answarig för all
skada Lastägaren tror sig hafwa rätt at åta
få förnöjer Capitain sin Protest inför Dommare
skulle ändå intet afseende därpå göras utan som
lagt är Capitain åläggas så tager Capitain

laiße Dispaschene Penningar kallas Bodmerie.

Bäst [illegible] till [illegible] utgifter skepp

[illegible] 10 à 14 [illegible] för [illegible]

kommit till [illegible] utan [illegible]

Premie af 15 à 20 [illegible]

[illegible] Bodme

Capitens räckning [illegible] alt sör tydeligen införas och

3:ne Exemplar uprättas; hwaraf ett följer med skeppe

och 3:e at den som [illegible] i förskott.

9: Huru i Utsinings Orden racklages

En Capitain bör [illegible] 24 timmar sedan skeppet

kom i hamn genom [illegible] Judicius författa Sjö

[illegible] Reservation för hwad som under Resans händt

och beropa sig på [illegible] Sjö Förklaring och

Protest [illegible] Afskrift af Bodmeri

brefwet med begäran at få [illegible] Laga

Reversal eller förbindelse at betala Haveriet efter

laglig Dispaschens [illegible] Nu torde [illegible]

och Mäst betales sådant af det bärgade godset
likt sin Andel i Haveriet tillika med frägt p.
resan giord är. Besättningen bör genast afsked.
om den då intet kan förhyras på Swenska skep
skaffas den för minsta kostnad hem. laö 1772
Reglemente. Till Rederiet insändas genast I
ntarium på det bärgade, och är det på en sådan
där det ike kan afbidas Rederiets Order med
om försälgningen.

11te Om Haverie Document.

Följande Original Documenter bör Capitain ha
med sig i skeppet alla af Magistraten eller Com
Auctoriserade därå Bouöet Vidimerad af No
Publicus insändes till Rederiet

1º Siö förklaring och Protest.

2º Besigtnings och wärderings Attest å skeppets f

3º dito dito som det utur Siön kommit

4:o Syn öfwer Lasten, om därå Skada befunnits
5:o Auctions Protocoll om däraf såldt blifwit
6:o General Haverie Räkning med alla Verificat.
7:o Bodmerie Brefwen.

12:o Och Emedan tarfs nyttigt at lära med all omtanka sina Resares, Lastdaarens och Assur. deurernes bästa, så han at twungen göra Haveri på följande Orter: hela Norige, i Engeland och h. Canalen gifwes det egennyttigaste samt till Ha. förledande bedrägeligaste folk, det är man vister då de på desse Orter så förfalska eller efter godtyck sina Räkningar til Exempel hela Haveriet till Rd 4000. så har skeppet intet rådt wärdt Rd 1000. wärde, Endast en Lands Dommare k. fe till förklaring går till Rd 40. och lika så med allt annat.

På följande orter kan med infeende af en

Tjsdant Capitain nagorlunda billigt, skeppen ef
Lidna skadan i stånd sätta, och bör därföre dess h.
nar sökas. Å dess Orter är tillgång på flere
och Materialier. I Norje, Christiansand, Bergen
Stavangar omtänckta Capitainer då de fådt Läck
hafwa mäst sökt i Norjie men sedan lägenhet gifwi
ett Swänskt Hamn och i stånd ätt Fartiget.
I Spanska och Portugisiska hamnar är aldradyr
på Materialier och därföre bwart inläta sig i Rep
ation utan att först wänta Ordres. Uti Fransk
och Italienska hamnar är någorlunda billigt att
stånd skeppet. Tarfwande därtill af Kärlwerets a
örande skjer igenom Admiralitet. Nu händer o
Assuradeuren och lastägaren äro bundne at beta
embl. Master och allt tillbehör som är kappatt
t dess i stånd sättjande fordras där dubbel summ
skepp och Last war wärdt eller försäkrat

..embl:ⁿ Ett skepp är wärderadt till R.: 3000, om
har 'äst circa R.ʳ 1000. men skeppets istandsätta
hwar 7000 R.: så betalar assuradeuren på följa
sätt Nembl: Först antages skeppets wärde som
...ion kom, och Taxerns wara wärdt R.: 15..
Assuradeuren tillägger öfwer försäkrings Sum
500. samt om ... wärdt på Kjölen som Contribue...
...0 så blifwer R.: ... som en utes ... , således är ...
förlust för ... 4700. ... den Obillighete
... i ... omständighet skulle få ... at Assura...
...uren afdrager 1/3 del ... nytt för gammalt.
... en Ladning af ... wärde så blifwer ...
...ng, mera ... fyllo, är ... så är
... större för ... dette är sagdt ...
... är i Haverie Gross.

Haverie som hörer skeppet ensamt till

... har ... skepp har ... Kjöhl

Boten stockar etc: går en sådan Reparation ha
n dess wärde så blifwer det detsamma som for
: sagdt. Ladningen, om hon ägde aldrig så stor
ärde drager intet i andra Kostnader än Maga
ran. Folkets månad och kost penningar, samt o
imn umgälder, med mera i små Omgälder. E
in är på främmande Ort stadstäld på någon tr
ygifware, hör man Mästro, till och med Commi
iren då han enskilt el: och hans wänner hafw
tt därwid; Försiktigheten fodrar at will slappa
handlöst i wederbörande Personers händer ty dera
nyttiga afsigter torde draga, ut på tiden och därfö
än någon Lossning börjas, först skrifteligen Contrac
as at innom wiss tid wara färdig i alt hwad som
undsakeligen till Skadans i stånd sättjande höre
t ser man sig före det billigaste Pris och den
detsamma lämnar antages. detta är det sakr

och bästa sätt. Nu kunde händo när Taxen
mann se at en Capitain intet wille giöra Ha
när Kostnad blef för stor. at de därtill Anime
Capitain ta giöra honom en lag Taxation, när
bedrageriet därigenom märkes så påstås af der
en skriftelig förbindelse, at de wilja åtaga sig e
in sornt under Edsplicht gifne Taxation i sta
lätta skeppet el. Fartyget m. m. innom wisse
och det emot sätter mann borgen

<u>13. Hwad wid Befraktning Observeras bör</u>

har racki tülas bey de Ress för Resan fram ou
makas bör altid betingas at på första Lossning
latsen få upbära ½ta fragten eller så mycket so
kaligen kan Taxeras, ty om skeppet på återres
kulle förlora så wore fragten tillika för första Som
rlorad, utomdess bör en Capitain se sig wäl för
t intet ingå med hwar och en Befragtare utom

säkra och kiända Hus. Til gifwes Avanturer,
något gods af mindre wärde än det kan swara
Fragten eller och at taga Barlast gå till en eller ar
Ort at kiöpa och företaga Last men befinn
sedan hafwa hwarken Waror eller Credit far
därgenom hela fragten förlorad. Sikaledes
en Capitain icke stoppa Lasten om befragt.
eller Last emottagaren Fallicerad, utom på h
fragten hoss säker mann Deponerad alt dē
bör skie Notarialt utom at förekomma D
Om fragt slutas på flere Orter at utklarera, O
fragtarn eller Supercargeuren är om bord som
sielf Ordinerar hwad Stad skall anlöpas, C
om då seglas ifrån den första till den Andra
3die Orten at utlossas så bör tagas det skrifte
af honom, i besättnings närwaro å Certe

…ulagning.

Lika som skadan händer genom Öfwersegl…
el. på Redd drifwer skepp på hwarandra, …
i sådan skada genast där Olyckan händes af…
s. Om i ty fall wore Assurance i skeppet …
ada fick, så blifwer den ej ärsatt, för den…
m skadan giordt betalt full andel försäkr…
ladgan VIII Cap. sätter tydeligen huru därm…
rhållas bör. Nu händer en af de swåras…
lyckor för en Capitain, han blifwer wäderdrif…
edlös el. mistar i Ragerwall sine master, el…
ritt nödsakad kappa dem då han kommer …
å någon Bay, Kust, el. Nödhamn, och upp…
n Orten, hwarken tillgång på Materialier e…
ikerhet, at få Conservera skepp och Last,



